KALENDARZ KOLEJARSKI

·1905·

Koledzy! Kolejarze!

a“

k

sta-
ilość
nie;
Ko-
kry-
dwią
rze-
obie
anie
kich
or-

łką
h.

kiem
rzać
ność
się dowie o waszych cierpieniach i waszej doli.

Zamawiać można **tylko całe kolekcye** w Administracyi „Eisenbahnera“, Wiedeń, V/I. Postfach.

SPIS RZECZY.

	Str.
Kalendaryum i tabele turnusowe	8
U celu	33
O wolność polityczną dla kolejarzy . . .	35
Potęga prasy	44
Dziesięcioro przykazań członka organizacyi zawodowej	53
Z dziejów kolejnictwa austryackiego . . .	57
Organizacya austr. kolei państwowych i kolei prywatnych	74
Wskazówki z ustawy o stowarzyszeniach i zgromadzeniach	102
Tabela do obliczenia rent	114
Fundusz pensyjny i prowizyjny	116
Ogólne wiadomości o kolejach	126
Znaki i kolory wozów towarowych . . .	134
Przeciętna waga wozów	138
Wzory podań	143
Zasady cen regie	149
Adresy organizacyjne	150
Dzienniczek na cały rok 1905	151
Podatek osobisto-dochodowy	248
Przepisy pocztowe	249
Przepisy telegraficzne	252
Skala stemplowa	253
Tablica losów z datą ich ciągnień	254

KOLEJARZ

KALENDARZ KOLEJARSKI NA ROK 1905

WYDANY
STARANIEM REDAKCYI „KOLEJARZA"

ROK III

CENA 1 KORONA

KRAKÓW
NAKŁADEM REDAKCYI „KOLEJARZA".

DRUKARNIA WŁ. TEODORCZUKA I SKI W KRAKOWIE.

STYCZEŃ

Święta rzymsko-katol.			grecko-katolickie		Odmian. księż.
1	N.	***Nowy Rok***	19	***N. pr. Rożd.***	
2	P.	Makarego	20	Ihnatyja	
3	W.	Genowefa	21	Julianyi	
4	Ś.	Tytusa b.	22	Anastazyja	
5	C.	Telesfora	23	SS. 10 Mucz.	
6	P.	***3 Króli***	24	Jewhenyi	Nów dnia 5
7	S.	Walentego	25	***Rożd. Chr.***	o godz. 7 m. 21 wieczór
8	N.	***1 po 3 Kr.*** S.	26	***Sobor. B.***	
9	P.	Maryanny	27	***S. Stef. M.***	
10	W.	Pawła	28	Nikanor Ap.	
11	Ś.	Higiniusza	29	SS Mladeń	
12	C.	Honoraty	30	Anysyi m.	
13	P.	Hilarego	31	Mełanyi	
14	S.	Feliksa z N.	1	***Henw. 1904***	Pierw. kwadr. d. 13 o godz. 9 7 m. wieczór.
15	N.	***2 po 3 Kr.*** M.	2	***N. po Rożd.***	
16	P.	Marcelego I. p.	3	Małachyja	
17	W.	Antoniego	4	Sob. 70 Ap.	
18	Ś.	Pryski P.	5	Wig. do Boh.	
19	C.	Kanuta	6	***Bohojawł.***	
20	P.	Fabiana i Seb.	7	Joana Sob.	
21	S.	Agnieszki	8	Hryhorya	Pełnia dnia 21
22	N.	***3 po 3 Kr.*** W.	9	***N. 1 po B.***	o godz. 1 m. 21 rano
23	P.	Zaślub. NMP.	10	Hryhorya	
24	W.	Tymoteusza	11	Fteodosyja	
25	Ś.	Naw. ś. Pawła	12	Tatianny	
26	C.	Polikarpa	13	Ermyła	
27	P.	Jana Chryz.	14	SS. Otec w S.	
28	S.	Karola W.	15	Pawła	Ost. kw. dnia
29	N.	***4 po 3 Kr.*** F.	16	***N. 2 po B.***	28 o g. 1 16 m. rano
30	P.	Martyny	17	Antonija	
31	W.	Piotra Nol.	18	Aftanazya	

Kalendarz żydowski:

7 Stycznia Roszchodesz czyli 1 dzień miesiąca ***Szwet.***

Turnus w styczniu

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	12	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	

LUTY

Święta rzymsko-katol.			grecko-katolickie		Odmiany księż.
1	Ś.	Ignacego	19	Makarya pr.	
2	C.	***NMP. Grom.***	20	Eufymija	
3	P.	Błażeja	21	Maksyma	
4	S.	Weroniki P. ●	22	Tymofteja	Nów dnia 4 o g. 12 m. 12 południe
5	N.	***5 po 3 K.*** Ag.	23	***N. 3 po Boh.***	
6	P.	Doroty p.	24	Xenyi prep.	
7	W.	Romualda	25	Hryhorya ap.	
8	Ś.	Jana z M.	26	Xenofonta	
9	C.	Apolonii p.	27	Joanny Ch.	
10	P.	Scholastyki p.	28	Jefrema	
11	S.	Dezyderyusz	29	Ihnatya m.	
12	N.	***6 po 3 K.***	30	***Trech Sw.***	Pierw. kwad. dnia 12 o godz. 5 m. 16 wiecz.
13	P.	Katarzyny	31	Kyra i Joana	
14	W.	Walentego	1	***Fewral.*** Tryf.	
15	Ś.	Faustyana	2	***Stryten H.***	
16	C.	Juliany P.	3	Simeona	
17	P.	Konstancyi	4	Isydora	
18	S.	Flawiana M.	5	Ahafty m.	
19	N.	***A. Staroz.***	6	***N. o Myt. i F.***	Pełnia dnia 19 o g. 7 m. 48 wieczór
20	P.	Leona b.	7	Parftenija	
21	W.	Eleonory	8	Fteodora	
22	Ś.	Piotra k.	9	Nykyfora m.	
23	C.	Romany p.	10	Charłampia	
24	P.	Macieja ap.	11	Własya jep.	
25	S.	Anastazyi	12	Mełetya ar.	
26	N.	***A. Miesop.***	13	***N. W. P.***	Ost. kwadr. dnia 26 o g. 11 m. 0 poł.
27	P.	Aleksandra	14	Kyryła prep.	
28	W.	Romana	15	Onysyma	

Kalendarz żydowski:

6 Lutego Roszchodesz czyli 1 dzień miesiąca *Ador*.

Turnus w lutym

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	12	22	23	24	25	26	27	28				

MARZEC

Swięta rzymsko-katol.			grecko-katolickie		Odmiany księż.
1	Ś.	Albina b.	16	Pamfyła m.	
2	C.	Symplicyusza	17	Fteodora	
3	P.	Kunegundy	18	Lwa pap.	
4	S.	Kazimierza k.	19	Archyppa	
5	N.	***Zapustna*** K.	20	***Miasap.***	
6	P.	Kolety P. 🌑	21	Tymofteja	🌑 Nów dnia 6 o g. 6 m. 15 rano.
7	W.	Tomasza z A.	22	Atanazya	
8	Ś.	Popielec	23	Polykarpa	
9	C.	Franciszki	24	Obr. Hław. J.	
10	P.	40 Męczennik.	25	Tarasia	
11	S.	Konstantyna	26	Porfyrya	
12	N.	***1 Postu*** G.	27	***N. Syrop. 8***	
13	P.	Ernesta	28	Wasyłya	
14	W.	Matyldy kr. 🌓	1	***Marta*** Jewd.	🌓 Pierw. kwadr. dnia 14 o g. 9 m. 56 rano.
15	Ś.	Longina	2	Fteodora m.	
16	C.	Lubina M.	3	Jewtropia	
17	P.	Gertrudy p.	4	Harasyma	
18	S.	Edwarda	5	Konona m.	
19	N.	***2 Postu*** Józ.	6	***N.1 Post. Hł.2***	
20	P.	Joachima	7	Wasyłyja	
21	W.	Benedykta 🌕	8	Fteofyłakta	🌕 Pełnia dnia 21 o g. 5 m. 52 rano.
22	Ś.	Oktawiana	9	SS. 40 Mucz.	
23	C.	Ottona	10	Kondrata	
24	P.	Gabryela	11	Sofronya	
25	S.	***Zwiast. N. P.***	12	Fteofana	
26	N.	***3 Postu*** E.	13	***2. Post. Hł. 2***	
27	P.	Ruperta 🌗	14	Teohnostia	🌗 Ostatn. kwadr. dnia 27 o g. 10 m. 31 wieczór.
28	W.	Sykstusa p.	15	Ahapia m.	
29	Ś.	Cyryla	16	Sawyna M.	
30	C.	Kwiryna m.	17	Aleksia pr.	
31	P.	Balbiny	18	Kiryłła arch.	

Kalendarz żydowski:

8 Marca Roszchodesz czyli 1 dzień miesiąca ***Wador.***
20 Post Estery — 21 ***Purim.*** – 22 ***Szuszan-Purim.***

Turnus w marcu

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	12	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	

KWIECIEŃ

Św. rzymsko-katol.			grecko-katolickie		Odmiany księż.
1	S.	Hugona	19	Chrysanfta	
2	N.	***N. 4 Środop.***	20	***N.3 Post. Hł.3***	
3	P.	Ryszarda	21	Prep. Otec.	
4	W.	Izydora	22	Wasyłyja	
5	Ś.	Wincent.	23	Nikona pr.	Nów dnia 5 o g. 12 m. 20 półn.
6	C.	Celestyna	24	Zacharyi	
7	P.	Hermana	25	***Błah. P. Boh.***	
8	S.	Dyonizego	26	A. Hawryiła	
9	N.	***5 Postu*** M.	27	***N.4 Post. Hł.4***	
10	P.	Ezechiela	28	Iłaryona	
11	W.	Leona pap.	29	Marka	
12	Ś.	Juliusza	30	Sw. Joana	Pierw. kwad. dnia 12 o g. 10 m. 38 wieczór.
13	C.	Hermeneg.	31	Ipatya	
14	P.	Waleryana	1	***April.*** Maryi	
15	S.	Anastazyi	2	Fteodora m.	
16	N.	***6 Post. Palm.***	3	***Antypaschy***	
17	P.	Rudolfa	4	Josyfa	
18	W.	Apoloniusza	5	Fteodula m.	
19	Ś.	Emmy i J.	6	Jewtychia j.	Pełnia dnia 19 o g. 2 m. 34 wieczór.
20	C.	Agnieszki	7	Hrehorya pr.	
21	P.	Wielki Piątek	8	Irodiona ap.	
22	S.	Wielka Sob.	9	Jewpsycha	
23	N.	***Wielkanoc***	10	***N.6 Post. Hł.6***	
24	P.	***Pon. Wielk.***	11	Antypy m.	
25	W.	Marka ew.	12	Wasyłya	
26	Ś.	Kleta i M.	13	Artemona	Ost. kwadr. dnia 26 o g. 12 m. 10 poł.
27	C.	Peregryna	14	Wiel. Cz.	
28	P.	Witalisa	15	Wiel. Pt.	
29	S.	Piotra m.	16	Wiel. Sob.	
30	N.	***1 po W.*** Kat.	17	***Pascha Chr.***	

Kalendarz żydowski:

6 Kwietnia Roszch. czyli 1 dzień miesiąca ***Nisan***. — 20 i 21 ***Pesach*** (Wielkanoc). — 22, 23, 24 i 25 wolne święta — 26 i 27 ostatnie dni uroczyste Pesach.

Turnus w kwietniu

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	12	22	23	24	25	26	27	28	29	30		

MAJ

Św. rzymsko-katol.			grecko-katol.		Odmiany księż.
1	P.	***Swięto rob.***	18	***Swit. Pon.***	
2	W.	Zygmunta m.	19	***Switł. Wtor.***	
3	Ś.	Zn. św Krzyża	20	Fteodora	
4	C.	Floryana	21	Januarya	Nów dnia 4 o g. 4 m. 46 wieczór.
5	P.	Pius V pap.	22	Heorhya m.	
6	S.	Jana w oleju	23	Sawy	
7	N.	***2 po W.*** D.	24	***5 O. Samar.***	
8	P.	Stanisława B.	25	Ew. Marka	
9	W.	Gregorza	26	Wasyłyja	
10	Ś.	Izydora	27	Symeona	
11	C.	Beatryksy	28	Jasona	
12	P.	Pankracego	29	9 Mucz.	Pierw. kwadr. dnia 12 o g. 7 m. 42 rano.
13	S.	Piotra	30	Jakowa	
14	N.	***3 po W.*** Ch.	1	***1 Maja.***	
15	P.	Zofii	2	Sw. Aftanazya	
16	W.	Jana Nepom.	3	Tymofteja	
17	Ś.	Paschalisa	4	Pełahyi m.	
18	C.	Feliksa k.	5	Iryny	Pełnia dnia 18 o g. 10 m. 32 rano
19	P.	Piotra Cel.	6	Ioba	
20	S.	Bernardyna	7	Zn. cz. Krest.	
21	N.	***4 po W.*** F.	8	***7 Sw. Otec.***	
22	P.	Julii	9	Izaii Pror.	
23	W.	Dezyder.	10	Mokia mucz.	
24	Ś.	Joanny	11	***Woznes h.***	
25	C.	Urbana	12	Jepyfania	
26	P.	Filipa Ner.	13	Hłykeryi m.	Ost. kwadr. dnia 26 o g. 3 m. 36 rano.
27	S.	Jana pep.	14	Izydora m.	
28	N.	***5 po W.*** W.	15	***N. 4 po Wsk.***	
29	P.	Maksymiliana	16	Fteodora p.	
30	W.	Ferdynanda	17	Stefano m.	
31	Ś.	Petroneli	18	Fteodota	

Kalendarz żydowski:

5 Maja Roszchodesz czyli 1 dzień miesiąca ***Ijar***.

Turnus w maju

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	12	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	

CZERWIEC

Św. rzymsko-katol.			grecko-katol.		Odmiany księż.
1	N.	***Wniebowst.***	19	Patrykia	
2	P.	Erazma	20	Ftałałea	
3	W.	Klotyldy 🌑	21	Konst. Jełej.	🌑 Nów dnia 3 o godz. 6 m. 53 rano
4	N.	***6 po W.*** K.	22	***N. 5 po Wsk.***	
5	P.	Bonifacego	23	Michaiła	
6	W.	Norberta	24	Symeona	
7	Ś.	Lukrecyi	25	Karpa apost.	
8	C.	Medarda	26	***Wozn. Hosp.***	
9	P.	Prima	27	Sw. Parapon.	
10	S.	Małgorzaty 🌓	28	Nykyty	🌓 Pierw. kwadr. dnia 10 o g. 2 m. 0 po poł.
11	N.	***Zesł. D. św.***	29	***N. 6 po Wsk.***	
12	P.	***Swiąt.*** B.	30	Izakii	
13	W.	Antoniego	31	Jeremia A.	
14	Ś.	Bazylego	1	***Junyi.*** Just	
15	C.	Wita i Mod.	2	Nikifora	
16	P.	Franciszka	3	Łukiljana	
17	S.	Rainera 🌕	4	Mytrofona	🌕 Pełnia dnia 17 o g. 9 m. 47 rano.
18	N.	***Trójcy św.***	5	***Soszest. Ś. D.***	
19	P,	Juliany	6	***Presw. Tr.***	
20	W.	Sylweryusza	7	Fteodora j.	
21	Ś.	Alojzego G.	8	Fteodora m.	
22	C.	***Boże Ciało***	9	Kyryłła arch.	
23	P.	Zenona	10	Tymofteja	
24	S.	Jana Chrz. 🌗	11	Warftołom.	🌗 Ost. kw. d. 24 o g. 8 m. 42 wieczór.
25	N.	***2 po Św.*** P.	12	***1 Ws. Św.***	
26	P.	Jana i Pawła	13	Akiłyny	
27	W.	Władysława	14	Ełyscja pr.	
28	Ś.	Leona II. p.	15	Amosa pr.	
29	C.	***Piotra i P.***	16	Tychona pr.	
30	P.	Serca Jezusa	17	Manuiła m.	

Kalendarz żydowski:

4 Czerwca Roszchodesz czyli 1 dzień miesiąca ***Siwan***, dnia 9 i 10 ***Szebuoth*** (zielone święta).

Turnus w czerwcu

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	12	22	23	24	25	26	27	28	29	30		

LIPIEC

Św. rzymsko-katol.			grecko-katol.		Odmiany księż
1	S.	Teobalda	18	Łeontya	
2	N.	*3 po Św.* 🌑	19	***N. 2 po S.***	🌑 Nów dnia 2 o godz. 6 m. 46 wieczór.
3	P.	Eulogiusza	20	Mewtodya	
4	W.	Józefa Kal.	21	Julyana m.	
5	Ś.	Filomeny	22	Jawsewya	
6	C.	Izajasza	23	Ahrypiny	
7	P.	Cyr. i Metudy	24	Rozd. s. J.	
8	S.	Elżbiety	25	Fewronyi pr	
9	N.	*4 po Św.* 🌓	26	***N. 3 po S.***	🌓 Pierw. kwadra dnia 9 o godz. 6 wieczór.
10	P.	Amalii	27	Samsona	
11	W.	Pelagii p.	28	Kyra i Joana	
12	Ś.	Henryka	29	***Petra i P.***	
13	C.	Małgorzaty	30	12 Apostol.	
14	P.	Bonawentury	1	***Julyi.*** Kosmy	
15	S.	Rozesł. Ap.	2	P. Ryzy Boh.	
16	N.	*5 po Św.* 🌕	3	***N. 4 po S.***	🌕 Pełni dnia 16 o g. 4 m. 28 wieczór.
17	P.	Aleksego	4	Andreja	
18	W.	Szymona	5	Aftanazya	
19	Ś.	Wincentego	6	Sysona prep.	
20	C.	Czesława	7	Ftomy	
21	P.	Daniela pr.	8	Prokopya	
22	S.	Maryi-Magd.	9	Pankratya	
23	N.	*6 po Św.* L.	10	***N. 5 po S.***	🌗 Ost. kwadra dnia 24 o g. 2 m. 5 wieczór.
24	P.	Krystyny 🌗	11	SS. 45 mucz.	
25	W.	Jakóba ap.	12	Prokła	
26	Ś.	Anny	13	Hawryiła ar.	
27	C.	Natalii	14	Akyły ap.	
28	P.	Innocentego	15	Kyryka m.	
29	S.	Marty p.	16	Aftynochena	
30	N.	*7 po Św.* K.	17	***N. 6 po S.***	
31	P.	Ignacego	18	Jemyłyiana	

Kalendarz żydowski:

4 Lipca Roszchodesz czyli 1 dzień miesiąca ***Thamuz,*** dnia 20 Lipca ***Sziwe-usor-betamuz*** (Post na pamiątkę pierwsz. oblężenia Jerozolimy.)

Turnus w lipcu

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	12	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	

SIERPIEŃ

Św. rzymsko-katol.			grecko-katol.		Odmiany księż.
1	W.	Piotra w O.	19	Makryny	Nów dnia 1 o godz. 4 m. 50 rano
2	Ś.	P. M. Aniel.	20	Iłyj pr.	
3	C.	Zn. ś. Szczep.	21	Symeona	
4	P.	Dominika	22	Maryi Mahd.	
5	S.	NMP. Śnieżnej	23	Trofyma	
6	N.	***8 po Ś.*** Prz. P.	24	***N. 7 po S.***	Pierwsza kw. dnia 7 o g. 11 m. 12 wieczór.
7	P.	Kajetana	25	Usp. Anny	
8	W.	Cyryaka	26	Jermołaja	
9	Ś.	Romana	27	Pantałej.	
10	C.	Wawrzyńca	28	Prohora	
11	P.	Zuzanny p.	29	Kałłynka	
12	S.	Klary	30	Syły ap.	
13	N.	***9 po Ś.*** Hipol.	31	***N. 8 po S.***	Pełnia bnia 15 o godz. 4 m. 28 rano
14	P.	Euzebyusza	1	***Awhust***	
15	W.	***Wnieb. P.***	2	Stefana	
16	Ś.	Rocha w.	3	Isaakya pr.	
17	C.	Liberata	4	Sedmy Otr.	
18	P.	Heleny	5	Jewsychnia	
19	S.	Benigny	6	***Preobr. Hos.***	
20	N.	***10 po Ś.*** Stef.	7	***N 9 po S.***	Ost. kwadra dnia 23 o g. 7 m. 6 wieczór.
21	P.	Joanny	8	Emiliana	
22	W.	Filiberta	9	Joakima	
23	Ś.	Filipa	10	Ławrentya	
24	C.	Bartłomieja	11	Jewpła	
25	P.	Ludwika	12	Fotya m.	
26	S.	Zefiryny	13	Maksyma	
27	N.	***11 po Ś.*** Kaz.	14	***N. 10 po S.***	Nów dnia 30 o godz. 2 m. 9 wieczór.
28	P.	Augustyna	15	***Uspen. Boh.***	
29	W.	Śc. św. Jana	16	Neruk Obr.	
30	Ś.	Róży	17	Myrona m.	
31	C.	Rajmunda	18	Flora i Ław.	

Kalendarz żydowski:

2 Sierpnia Roszchodesz czyli 1 dzień miesiąca ***Aw***, dnia 10 ***Tysze-beaw*** (Post na pamiatkę zburzenia Jerozolimy).

Turnus w sierpniu

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	12	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	

WRZESIEŃ

		Sw. rzymsko-katol.		grecko-katol.	Odmiany księż.
1	P.	Idziego	19	Andreja	
2	S.	Stefana	20	Samuiła	
3	N.	*12 po Ś.*	21	***N. 11 po S.***	
4	P.	Rozalii	22	Ahaftonika	
5	W.	Wawrzyńca	23	Łuppa m.	
6	Ś.	Zacharyasza	24	Jewtychia	
7	C.	Reginy	25	Wartłomeja	Pierwsza kw. dnia 6 o g. 5 m. 5 rano.
8	P.	***Nar. NMP.***	26	Adriana	
9	S,	Gorgoniusza	27	Pimena	
10	N.	*13 po Ś.* M.	28	***N. 12 po S.***	
11	P,	Jacka	29	Mojseja	
12	W.	Tobiasza	30	Aleksandra	
13	Ś.	Aureliusza	31	Połoz. poj.	
14	C.	Podw. św. K.	1	***Sept.*** Sym.	Pełnia dnia 13 o godz. 7 m. 6 wieczór.
15	P.	Nikodema	2	Mamanta	
16	S.	Ludmiły	3	Anftyma	
17	N.	*14 po S.* L.	4	***N. 13 po S.***	
18	P.	Tomasza	5	Zacharia	
19	W.	Januarego	6	Wosp. c. M.	
20	Ś.	Eustachego	7	Zozonta	
21	C.	Mateusza	8	***Rożdest. B.***	Ost. kwadra dnia 21 o g. 11 m. 10 wieczór.
22	P.	Maurycego	9	Joakima	
23	S.	Tekli	10	Mynodory	
24	N.	*15 po Ś.* Ger.	11	***N. 14 po S.***	
25	P.	Kleofasza	12	Aftemona	
26	W.	Justyny	13	Kornyła	
27	S.	Kosmy i D.	14	***W. cz. Krest.***	
28	C.	Wacława	15	Nykity	Nów dnia 28 o g. 10 m. 55 wieczór.
29	P.	Michała	16	Jewfimyi	
30	S.	Hieronyma	17	Sofii	

Kalendarz żydowski:

1 Września Roszchodesz czyli 1 dzień miesiąca ***Elul.***

Turnus we wrześniu

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	12	22	23	24	25	26	27	28	29	30		

PAŹDZIERNIK

Św. rzymsko-katol.			grecko-katol.		Odmiany księż.
1	N.	*16 po Ś.* R.	18	*N. 15 po S.*	
2	P.	Leodegara	19	Trofyma	
3	W.	Kandyda	20	Eustafia	
4	Ś.	Franciszka	21	Kondrata	
5	C.	Placyda	22	Foky	
6	P.	Brunona	23	Zacz. s. Joana	Pierw. kwadra dnia 5 o godz. 1 m. 50 poł.
7	S.	Justyny	24	Ftekły m.	
8	N.	*17 po Ś.* Br.	25	*N. 16 po S.*	
9	P.	Dyonizego	26	*Sw. Joana*	
10	W.	Franciszka	27	Kałystrata	
11	Ś.	Placydy	28	Charytona	
12	C.	Maksymiliana	29	Kyryaka	
13	P.	Edwarda	30	Hrehorya	
14	S.	Kaliksta	1	*Okt. Pok.P.B.*	Pełnia dnia 13 o g. 11 m. 59 poł.
15	N.	*18 po Ś.*	2	*N. 17 po S.*	
16	P.	Gawła	3	Dyonizya	
17	W.	Lucyny	4	Jerofteja	
18	Ś.	Łukasza	5	Charytyny	
19	C.	Piotra	6	Ftomy	
20	P.	Felicyana	7	Sergya	
21	S.	Urszuli	8	Pelahyi	
22	N.	*19 po Ś.* Kord.	9	*N. 18 po S.*	Ost. kwadra dnia 21 o g. 1 m. 47 wiecz.
23	P.	Jana	10	Jakowa	
24	W.	Rafała	11	Fyłypa	
25	Ś.	Jana Kant.	12	Prowa	
26	C.	Ewarysta	13	Karpa	
27	P.	Sabiny	14	Nazarya	
28	S.	Szymona	15	Jewfymija	
29	N.	*20 po Ś.* Narc.	16	*N. 19 po S.*	Nów dnia 28 o godz. 8 m. 54 rano
30	P.	Klaudia	17	Ozyi	
31	W.	Wolfganga	18	Łuki	

Kalendarz żydowski:

1 Października Roszch. czyli 1 dzień mies. ***Tiszri, Roszhaszana*** (Nowy Rok 5666), dnia 19 ***Jom kipur*** (sądny dzień), dnia 24 i 25 ***Sukor*** (urocz. św. kucz.), dnia 30 ***Hoszana Raba***

Turnus w październiku

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	12	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	

LISTOPAD

Św. rzymsko-katol.			grecko-katol.		Odmiany księż.
1	Ś.	*WW. Święt.*	19	Joiła	
2	C.	Dzień zadusz.	20	Artemia	
3	P.	Huberta	21	Awerkyja	
4	S.	Karola B.	22	Jakowa	
5	N.	***21 po Ś*** E.	23	***N. 20 po S.***	Pierw. kwadra dnia 4 o godz. 2 m. 35 rano
6	P.	Leonarda	24	Arefty	
7	W.	Herkulana	25	Makaryana	
8	Ś.	4 Koronat.	26	Dymitria	
9	C.	Teodora	27	Nestora	
10	P.	Andrzeja	28	Terentya	
11	S.	Marcina	29	Anastazyi	
12	N.	***22 po Ś.***	30	***N. 21 po S.***	
13	P.	Stanisława	31	Stachia	Pełnia dnia 12 o godz. 6 m. 7 rano.
14	W.	Serafina	1	***Nojem.*** K.	
15	S.	Leopolda	2	Akindyna	
16	C.	Otmara	3	Akepsymy	
17	P.	Salomei p.	4	Joanyka	
18	S.	Ottona op.	5	Hałaktyona	
19	N.	***23 po Ś.*** Elż.	6	***N. 22 po S.***	
20	P.	Feliksa	7	Jerona	
21	W.	Ofiar. NMP.	8	*s. **Michaiła***	Ost. kwadra dnia 20 o g. 2 m. 30 rano.
22	Ś.	Cecylii	9	Onysyfora	
23	C.	Klemensa	10	Szesty	
24	P.	Jana od Krz.	11	Myny	
25	S.	Katarzyny	12	Joana Mył.	
26	N.	***24 po Ś.***	13	***N. 23 po S.***	Nów dnia 26 o godz. 5 m. 43 wieczór.
27	P.	Wirgyliusza	14	Fyłypa	
28	W.	Krescentego	15	Hurya	
29	Ś.	Saturnina	16	Matfea	
30	C.	Andrzeja	17	Hryhorya	

Kalendarz żydowski:

1 Listopada ***Szymini-Aceres,*** dnia 2 ***Symchas-Thora,*** dnia 9 i 10 Roszchodesz czyli 1 dzień miesiąca ***Marcheszwon***.

Turnus w listopadzie

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	12	22	23	24	25	26	27	28	29	30		

GRUDZIEŃ

Św. rzymsko-katol.			grecko-katol.		Odmiany księż.
1	P.	Eligiusza	18	Płatona	
2	S.	Bibianny	19	Awdyja	
3	N.	*1 Adw.* Franc.	20	***N. 24 po S.***	
4	P.	Barbary	21	***Wowed B.***	Pierwsza kw. dnia 4 o g. 7 m. 34 wieczór.
5	W.	Sabby	22	Fyłymona	
6	Ś.	Mikołaja	23	Amfyłochya	
7	C.	Ambrożego	24	Jekataryny	
8	P.	***Niep. P. NP.***	25	Kłymenta	
9	S.	Leokadyi	26	Ałypya	
10	N.	*2 Adw.* J.	27	*1 Adw.*	
11	P.	Damazego	28	Stefana	
12	W.	Aleksandra	29	Paramona	Pełnia dnia 12 o g. 12 m. 22 w nocy.
13	Ś.	Łucyi i Otylii	30	Andrea	
14	C.	Nikarego	1	***Dekem.***	
15	P.	Fortunata	2	Awakuma	
16	S.	Adelaidy	3	Sofonia	
17	N.	*3 Adw.* Łaz.	4	*2 Adw.* War.	
18	P.	Gracyana	5	Sawwy	
19	W.	Nemezyusza	6	***Nikołaja***	Ost. kwadra dnia 19 o g. 1 m. 50 po poł.
20	Ś.	Teofila	7	Amwrosia	
21	C.	Tomasza	8	Potapia	
22	P.	Zenona	9	***Zaczat. Boh.***	
23	S.	Wiktoryi	10	Myny i Jerm.	
24	N.	*4 Adw.* A. i E.	11	*3 Adw.* Dan.	
25	P.	***Boże Nar.***	12	Spirydona	
26	W.	***Szczep. m.***	13	Ewstratia	Nów dnia 26 o godz. 5 m. 0 rano.
27	Ś.	Jana ewang.	14	Ftyrsa	
28	C.	Młodzianków	15	Jełewterya	
29	P.	Tomasza	16	Ahhea	
30	S.	Dawida kr.	17	Danyiła	
31	N.	Sylwestra	18	*4 Adw.* Sew.	

Kalendarz żydowski:

6 Grudnia Roszchodesz czyli 1 dzień miesiąca ***Kislew.***

Turnus w grudniu

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	12	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	



Jeszcze 25 procent zdolny do pracy.

ANDRZEJ NIEMOJEWSKI.

U CELU

(Z CYKLU W WAGONIE).

Gdy pociąg-huragan żelazną wiał drogą
Dmąc żarem przez komin ponuro,
Wtem sygnał piszczałki odezwał się wrogo,
Konduktor zbladł, skoczył i cofnął się z trwogą,
Kurz sypnął, owinął nas chmurą.

Grom huknął straszliwy, płomienie strzeliły,
Jak gdyby świat pękał z łoskotem.
Smok wleciał na smoka, zmierzyły swe siły
I spięte runęły — a jeszcze dymiły
Ich paszcze iskrami i grzmotem.

Śród trzasku i zgrzytu jak z piekieł komina
Słup ogniów i głowni wytryska.
Dym zawiał, chór jęków do koła się wszczyna...
To koniec tryumfu!... Spojrzałem — ruina —
Dymiące zgliszczami zwaliska!

Dwa smoki w śmiertelnym uścisku dyszały,
Strzaskane, zmiażdżone dwa smoki!
Wy dumne olbrzymy! Nie porwą was szały!
Już skrzydła stalowe ciąć wichry przestały,
Wy dumne kultury proroki!

Dniem, nocą, śród znoju i przekleństw tysiące
Wam kuły te cielska olbrzymie,
Witały dnia słońce, żegnały dnia słońce,
Dźwigając swe młoty w bezkońce, w bezkońce –
A teraz już śpicie w zgliszcz dymie?!...

Hej smoki! Wiek cały ze światem w weselu
Tak szalał wasz taniec wzdłuż globu!
Po tylu zdobyczach, ofiarach tak wielu,
Wy, dumne potwory, stajecie u celu,
U celu pielgrzymki do grobu!

I z wami ta garstka, co na kark wasz siadła
Śniąc tryumf żelaznej kultury,
Bo gonić po ziemi swe chciwe widziadła –
Dziś w gruzy rozpadła, w sen śmierci zapadła,
Sen grozy, sen zgasłej natury...

Lecz w dali świat żyje i huczy i goni
Za marą następnych stuleci.
Ha cóż stąd, że garstka runęła do toni?!
Świat-pociąg grzmi naprzód z gwiazd wieńcem u skroni,
Aż kiedyś z szyn swoich wyleci!

O WOLNOŚĆ POLITYCZNĄ DLA KOLEJARZY.

W kraju naszym ogromna większość ludzi pracujących żyje w największym mozole i trosce o chleb powszedni. W życiu nawet inteligentnego robotnika, drobnego urzędnika, konduktora lub maszynisty kolejowego odgrywa największą rolę zdobycie środków pieniężnych dla utrzymania siebie i rodziny. Awans, gratyfikacya, uboczny zarobek pochłaniają uwagę większości kolejarzy w taki sposób, że o innych rzeczach trudno im nieraz pomyśleć. Każda organizacya, którąby im mogła obiecać i dać wysokie korzyści materyalne dla j e d n o s t k i, liczyłaby najwięcej członków. A wszystko to wypływa z ciężkiej troski życiowej o zabezpieczenie kawałka chleba.

Nietylko zresztą wśród kolejarzy naszych zjawisko to widzimy; jest ono wszędzie tam, gdzie ciężka walka o byt przygniata jednostkę tak dalece, że samo zdobywanie utrzymania pochłania całą energię ludzką.

Nie robię też z tego żadnego zarzutu kolejarzom i mówiąc o w o l n o ś c i p o l i t y c z n e j, koniecznej i dla nich, nie mam na myśli tego, o czem myślą ludzie syci, których stać na „radykalizm".

Najpierw musimy zauważyć jedno: P r z y t a k o l b r z y m i c h p r z e d s i ę b i o r s t w a c h, j a k i e m i s ą d z i s i e j s z e k o l e j e ż e l a z n e, s i ł a j e d n o s t k i p r a c u j ą c e j z n a c z y n a d z w y c z a j n i e m a ł o. Wśród kilkudziesięciu, lub kilkuset tysięcy służby kolejowej, zabiegi j e d n o s t k i są zerem. Ten lub ów szczęśliwiec cieszący się protekcyą (często haniebną i hańbiącą), awansujący ponad głowy kolegów, to wyjątek. Olbrzymia większość żyje w ramach pragmatyk i klas płacy stałych i niestety nędznych, a p o p r a w a d o l i, t o r z e c z z b i o r o w e j, w i e l k i e j o r g a n i z a c y i.

Tak jak właściciele kolei, akcyonaryusze lub potężne państwo, są silnie zorganizowani i mają jeden cel przed oczyma: uzyskanie największego czystego dochodu z kolejowego przedsiębiorstwa, całkiem tak samo muszą organizować się i kolejarze, stawiając za cel swej organizacyi zdobycie poprawy swej doli, nietylko pod względem pieniężnym ale pod każdym innym. Akcyonaryusz wkłada tylko swój kapitał i ma prawo tylko do procentów z niego, ale robotnik, urzędnik, czy podurzędnik daje

swoją pracę, swoje siły, siebie całego i dlatego ma prawo i obowiązek uzyskania przez tę pracę wszystkich środków rozwoju dla siebie, jako człowieka, robotnika, ojca rodziny i obywatela.

Nawet najbardziej ograniczony kolejarz, musi z biegiem lat zrozumieć, że bez organizacyi jest piłką w ręku kapitalisty i jego zastępców, dyrektorów, inspektorów i przeróżnych nadzorców nad sobą. Nawet najciemniejsi „przyjaźniacy“ nie chodzą dzisiaj już luzem, lecz tworzą także „stowarzyszenia“. Co prawda, stowarzyszenia ich nikomu na nic się nie przydadzą i służą zazwyczaj kilku denuncyantom i pochlebcom do szybszego awansu lub do pewnych przywilejów osobistych, a reszta członków jest zadowolniona, gdy im dadzą sposobność potańczyć, zrobić wycieczkę lub odegrać licho jakiś teatrzyk amatorski.

Z tem wszystkiem walka człowieka pracującego spoczywa dziś na granitowym fundamencie organizacyi, co zostało powszechnie uznanem.

Z chwilą jednak, kiedy organizacya próbuje wywalczyć dla swoich członków, lub dla ogółu kolejarzy jakieś znaczniejsze korzyści materyalne, lub szerzy w pośród nich świadomość krzywd, których doznaje ogół pracujących, spotyka się ona z zaciętym uciskiem kapitalistów i narażoną jest na prześladowania.

Odzywa się to jaskrawo w czasie strejków kolejowych. Nie ma w ostatnich dwu latach, nic bardziej pouczającego dla naszych kolejarzy, jak przyjrzenie się obu wielkim ostatnim strejkom kolejarzy: w Holandyi i na Węgrzech. W obu krajach ogromna masa kolejarzy zastrejkowała, w obu do strejku przyłączyło się mnóstwo urzędników, a jednak jeden i drugi strejk skończył się przegraną, podczas, gdy przed ośmiu laty taki sam strejk kolejarzy w Szwajcaryi uwieńczony został zwycięstwem.

Przypuśćmy, że organizacya kolejarzy była wszędzie jednakowo silna — choć w kraju niekonstytucyjnym nie może ona nawet stać się jawną, ani silną — to jednak widoki powodzenia nie zależą tylko od niej samej, lecz także od rozwoju społeczeństwa, wśród którego ona pracuje.

Kolejarze mają najżywszy interes w tem, aby nie prześladowano ich stowarzyszeń, nie konfiskowano ich prasy, aby nie odbierano im wolności słowa, żywego, czy drukowanego. Każdy z nich ma jasny interes w tem, aby szanowano wolność jego osoby, jego domu i jego związków, które tworzy wraz z drugimi.

Bez tych wolności nie może masa kolejarzy poprawić swego losu, bo nie może

walczyć zbiorowo, a jednostki są bezsilne i bezbronne.

Tak samo muszą kolejarze uważać za swój obowiązek bronić dokoła siebie tych samych swobód w społeczeństwie, bo nie są oni wcale jakąś odosobnioną wyspą, która może pozostać obojętną na losy reszty ludzi. Ten sam urzędnik, który nie szanuje ustaw wobec chłopa, nie będzie ich szanował i wobec kolejarza!

W Rosyi np. nie ma żadnych praw ludzkich dla człowieka pracy, to też wszyscy odczuwają straszliwie ucisk i nędzę. Tam nie możda marzyć o poprawie doli, bo tam nie wolno o tem ani pisać, ani mówić, ani w tym celu utworzyć stowarzyszeń. Co rząd carski da, tem się trzeba zadawalniać, a co brakuje, dosztukować łapówkami lub kradzieżą... Upokorzenie, obelga, poniżenie, to los kolejarza, to los robotnika w ogóle w takiem despotycznem, nie mającem wolności państwie.

W zwykłem życiu odczuwa się brak wolności politycznej nie tak jaskrawo, jak wówczas, gdy przychodzi do jakiejś publicznej akcyi na korzyść pracujących.

Klasycznym przykładem upadek strejku kolejarzy na Węgrzech, walki stoczonej przed naszemi niejako oczyma.

Najpierw sama organizacya była zaledwie tolerowaną, bo w Węgrzech nie ma wolności stowarzyszeń!

Następnie o prasie i zgromadzeniach, oraz o wszystkich innych wolnościach nie można mówić właściwie, bo wszystko to zależało od samowoli rządu. Strejk więc musiał być nietylko tajnym ale i bez możności przygotowania środków moralnych i materyalnych. A kiedy wreszcie wybuchł, rzuciła się na kolejarzy władza rządowa jak banda zbirów, aresztując i rozpędzając najdzielniejsze jednostki. Przez dziesięć dni trzymali się dzielni kolejarze węgierscy, aż wreszcie rząd chwycił się najbrutalniejszego środka: powołał strejkujących w szeregi wojskowe i żelazną dyscypliną militarną zmusił wolnych obywateli do pracy. To złamało szeregi robotnicze ostatecznie i strejk upadł.

Podobnie było i w Holandyi przed dwoma laty. Tam również chwycono się poprostu gwałtu i nadzwyczajnych środków przeciwko robotnikom kolejowym, czego jednak nie potrafiono uskutecznić przed ośmiu laty w prawdziwie wolnej Szwajcaryi!...

Dopóki robotnik nie ma zabezpieczonej swobody jako obywatel, dopóty można go uciskać, także ekonomicznie, daleko srożej, niż wtedy, gdy ma on prawo głosowania i zupełną swobodę ruchów w życiu społecznem.

Dlatego walka o swobody polityczne, to

nie luksus, nie coś stojącego po za walką o chleb codzienny, — nie! — to najlepsze zabezpieczenie właśnie tegoż chleba codziennego, to gwarancya, że jutro nam tego chleba nie umniejszą i nie wydrą. Zwłaszcza w naszych, ciężkich warunkach, gdzie tak bardzo jeszcze lekceważy się pracę ludzką, bo rąk roboczych raczej za dużo, niż za mało.

Wreszcie jedno należy wziąć pod rozwagę. Walka tysięcy ludzi, prowadzona pokojowo i prawnie, toczy się na wszystkich polach życia. Pięścią ani siłą, nie wiele często można zyskać, a wiele stracić. Książka, gazeta, demonstracya, związek czy stowarzyszenie mogą wywrzeć wpływ tak potężny na opinię publiczną, na parlament lub nawet na rząd czy akcyonaryuszów kolejowych, że ruch robotniczy coraz to zręczniej tymi wszystkimi sposobami się posługuje.

Ale jakże tych środków użyć, jeżeliby były wzbronione, jeżeliby kolejarz o nie nie dbał i wskazując na swój niebieski mundur, sądził, że to rzeczy „nie dla niego“, bo on coś w rodzaju „urzędnika“.

Nie i stokroć nie! Mundur nie zamaskuje istoty życia, mundur nie da potęgi. Może on imponować prostaczkowi, ale dla ludzi mądrzejszych mundur zbyt często oznacza to samo co — liberya...

Choćby na tej liberyi i złoty kołnierz był naszyty...

Dotychczas zastanawialiśmy się nad wolnościami politycznemi, potrzebnemi dla kolejarzy. Ależ kolejarz jest oprócz tego i człowiekiem i ojcem i obywatelem kraju. W tym charakterze ogólniejszym ma on, tak samo jak każdy inny, obowiązek bronienia dwóch praw: ludzkich i obywatelskich.

W Galicyi, gdzie biurokracya stoczyła jak grzyb całą średnią klasę i tzw. „inteligencyę" — można jeszcze zobaczyć niby inteligentnych ludzi, którzy nie prenumerują żadnej gazety i nie należą do żadnego stowarzyszenia, tylko do kasyna, gdzie się gra w karty, pije i tańczy. Tacy panowie nie wiedzą o świecie więcej, niż najciemniejszy chłop i żyją umysłowo z odpadków, które wyczytają w kronice gazety w knajpie. Ci nie zaimponują robotnikowi, który nie tylko czyta, nie tylko interesuje się życiem społecznem, ale umie już walczyć, umie dobierać sobie broni w tej walce. To też bez przesady możemy stwierdzić, że robotnicy w Galicyi są więcej dojrzałymi obywatelami, niż np. urzędnicy i cała klasa biurokratów, stojących daleko lepiej materyalnie.

Nie jest to zaś drobnostką, bo widzimy w historyi, że klasy ruchliwe, wrażliwe na

potrzeby życia społecznego i dostosowane do walki, muszą zwyciężyć.

Jeżeli klasa robotnicza — a do niej należą w całości kolejarze — dalej pójdzie tą drogą, jeżeli walkę o swoje interesy ekonomiczne, o swój chleb codzienny potrafi prowadzić, korzystając ze swobód obywatelskich, broniąc tych swobód i rozszerzając je dokoła siebie, wówczas okaże się ona dojrzałą do zwycięstwa.

Tak zwyciężała niegdyś burżuazya wolnomyślna, która walczyła w prawdzie o swoje interesy, ale równocześnie dla wszystkich zdobywała trochę więcej wolności i prawa, niż dawniej go w średnich wiekach bywało...

Od tego czasu zmieniło się wiele... Burżuazya utyła i zatraciła w zupełności poczucie swobód dla wszystkich niezbędnych. Nie broni ona już nikogo, oprócz swego wora ze złotem. Na jej miejsce występują robotnicy, którzy walczą o miejsce dla siebie, ale równocześnie muszą dbać o rozwój społeczeństwa, muszą powoli stawać sie jego wodzami moralnymi, aż staną się zupełnymi i rzeczywistymi.

Dlatego to umiłowanie i obrona swobód politycznych stały się sprawą naszych walk, znalazły miejsce w naszym obozie.

Ignacy Daszyński.

POTĘGA PRASY.

Jedną z największych zdobyczy cywilizacyi jest prasa. Dawniejsze społeczeństwa nie znały dzienników, ni pism naukowych, nie wiedziały, jaką siłę zawiera w sobie słowo drukowane, rozchodzące się we wszystkich zakątkach świata. To też na dawne czasy, pozbawione tego środka oświaty, spoglądamy dziś z zupełnie usprawiedliwioną wyższością, jako na czasy nieuświadomienia i ciemnoty.

Oświata, nabywanie pewnych wiadomości, dostępne były wówczas tylko nielicznej garstce wybranych; lud tonął w ciemnocie i zabobonach. Nie było przytem tego głosu sumienia publicznego, jakie stanowią dzisiaj pisma, piętnujące krzywdy, nadużycia; można było dopuścić się każdego gwałtu i bezprawia, czy to na jednostce czy całej klasie społecznej, lecz nikt zatem publicznie się nie ujął. Miasto od miasta, kraj od kraju, odgrodzone były dalekiemi przestrzeniami; co stało się w jednem mieście, o tem w drugiem nie wiedziano, lub dowiadywano się dopiero później z ust

do ust. Nie było zatem środka, któryby szybko przenosił wiadomości z miejsca na miejsce, któryby obznajamiał ludzi z tem, co dzieje się gdzieindziej, któryby pozwalał ludziom zaznajamiać się z urządzeniami innych krajów, ze zdobyczami postępu, z dokonanemi gdzieindziej odkryciami naukowemi — słowem nie było środka, któryby ludzi szybko informował, kształcił i oświecał. Oczywiście na tem wszystkiem najgorzej wychodziła klasa pracująca, tonąca w ciemnocie, krzywdzona a pozbawiona przytem wszelkiego środka obrony i oświaty.

Dopiero, gdy pojawiła się w społeczeństwach prasa, gdy zaczęły wychodzić dzienniki, dopiero wówczas cywilizacya i oświata poczęły szybko się rozszerzać.

Prasa stała się niejako pochodnią, która docierając do coraz dalszych zakątków, coraz bardziej rozpraszała ciemności, coraz więcej wnosiła światła. Runęły odrazu mury chińskie, dzielące miasto od miasta, kraj od kraju. Dzienniki stały się potężnym łącznikiem między krajami i narodami, przynosząc wiadomości z najdalszych stron świata. Słowem prasa stała się nietylko źródłem codziennych wiadomości, ale także źródłem nauki i kultury.

Dziś, gdy rozwój prasy doszedł do szczytu, może być ona sztucznie nazwana „zdobywcą

i panem świata". Korzyści, jakie prasa przynosi społeczeństwu są olbrzymie.

Przedewszystkiem przez podawanie codziennych wiadomości z różnych stron świata, pisma przyczyniają się do kształcenia ludzi, przez to, ze zapoznają ich z urządzeniami, zwyczajami, ustrojem i zdarzeniami wśród innych państw i narodów, kształcą nas zatem, ucząc, jak jest gdzieindziej. Dawniej dla każdego przeciętnego człowieka np. Niemcy, Francya, Anglia itd. były jakimiś nieznanymi, tajemniczymi krajami. Dziś z dzienników, z ich wiadomości znamy cały świat — lepiej jak z geografii lub historyi szkolnej; z dzienników możemy się dowiedzieć nietylko o urządzeniach Europy ale najdalszych części świata. Dziś za pomocą dzienników dowiadujemy się w 24 godzinach o tem, co stało się w Ameryce, Azyi, Afryce i t. d. Że to — prócz oświaty, którą nam przynosi — ma doniosłe praktyczne skutki dla człowieka, nie potrzebujemy dodawać. Za pomocą pism dowiadujemy się dziś, jakie są gdzieindziej stosunki handlowe, zarobkowe i t. d., i z informacyj tych często praktycznie korzystamy.

Ale prócz tych codziennych informacyj pismo przyczynia się również do szerzenia nauki. Ludzie, nie mający sposobności kształcić się z książek naukowych, nie mający często również środków na sprawienie sobie książek — z dzienników dowiadują się

o nowych odkryciach naukowych, o postępach wiedzy ludzkiej i t. d. Ileż to razy zdarza się, iż człowiek umiejący zaledwie czytać, który dotąd nie miał pojęcia o tem, jaką potęgę rozum ludzki posiada — z gazety dopiero dowiaduje się wielu prawd nieznanych, o różnych zdobyczach naukowych i t. d. I w głowie jego dotąd ciemnej zaczyna szybko się rozjaśniać, zaczyna zupełnie inaczej na cały świat patrzyć— a nabierając coraz więcej wiadomoćci poczyna coraz bardziej czuć swą godność ludzką. Gazeta, kosztująca zaledwie parę centów, w przystępnej formie, przynosi człowiekowi wykształcenie, jakie inni czerpią z drogich książek.

Nie mniej doniosłe znaczenie prasy polega dalej na tem, iż stanowi ona niejako głos sumienia publicznego, piętnując otwarcie wszelkie nadużycia. Dziś nie można wcale tak łatwo — jak to było dawniej — dopuszczać się gwałtów i nadużyć czy to na jednostce czy na większej grupie ludzi. Dziś najbardziej nawet przemożni i silni wiedzą, iż każdy ich gwałt dokonany na słabszych spotka się z publicznem potępieniem w prasie, iż w ten sposób cały świat się o tem dowie i cały świat to potępi. Liczą się z tem dzisiaj i klasy panujące i rządy i wszelkie władze.

Oto jest w krótkości przez nas przed-

stawione ogólne znaczenie prasy, znaczenie pism.

Oczywiście po za tem prasa dzieli się na różne kierunki, tak jak cały świat dzieli się na różne grupy i stronnictwa polityczne. Mamy zatem pisma, stojące na usługach klasy panującej, szlachty i kapitalistów, pisma przez nich założone. Jest to zatem prasa szlachecka lub kapitalistyczna, broniąca tylko interesów wyzysku i przywileju, a zwalczająca dążenia ludu. Są dalej pisma stojące tylko na usługach rządu; mamy również pisma klerykalne, broniące tylko interesów kleru a zwalczające wszelką oświatę i t. d. i t. d.

Jednem słowem każda klasa, każda grupa społeczna pojmując olbrzymie znaczenie prasy, stara się tej prasy użyć na swe usługi!

Prócz powyższych rodzajów prasy mamy jeszcze jeden jej rodzaj, toczący z powyższymi bój zacięty, rodzaj dla nas najważniejszy: mianowicie prasę robotniczą!

I tej poświęcimy osobno słów kilka!

Jeżeli powyżej mówiliśmy o ogólnem znaczeniu prasy, to o ileż donioślejszem dla nas jest znaczenie prasy specyalnie robotniczej!

Prasa robotnicza, oprócz powyżej przez nas skreślonego ogólnego swego zna-

czenia, posiada dla nas jeszcze znaczenie specyalne.

Jest ona dla klasy pracującej nietylko źródłem wszelkich wiadomości, źródłem oświaty i nauki — ale nadto stanowi ona publiczny wyraz cierpień i dążeń klasy pracującej, jest publiczną trybuną, z której lud broni swoich interesów a zwalcza wszelkie wrogie sobie zakusy.

Jeżeli powyżej mówiliśmy, że pisma — krytykując nadużycia — stanowią głos sumienia publicznego, to przedewszystkiem odnosi się to do p i s m r o b o t n i c z y c h. Wszelkie gwałty i nadużycia bowiem zwracają się przedewszystkiem p r z e c i w l u d n o ś c i p r a c u j ą c e j, jako tej, której pracą tuczy się cały świat kapitalistyczny; wszelkie cierpienia, wszelki ucisk i niedola są przedewszystkiem udziałem tej klasy, która nie panuje, lecz musi znosić wrogie sobie panowanie.

Czy to jako obywatel państwa, zmuszony płacić wysokie podatki i służyć przy wojsku, a nie mający za to ż a d n y c h p r a w, czy to jako człowiek zmuszony dla utrzymania się pracować w przedsiębiorstwie prywatnem lub rządowem, i przez to przedsiębiorstwo wyzyskiwany — każdy robotnik (bez względu na to, czy kolejarz czy nie) jest na każdym kroku ofiarą krzywd i ucisku. Nie tu miejsce rozpisywać się o położeniu ludności pracującej; rzeczą aż

nadto znaną jest, jakich krzywd na każdym kroku doznaje ta klasa na wszystkich polach życia publiczego i prywatnego.

I w tym właśnie kierunku stanowią pisma robotnicze ten głos sumienia publicznego, piętnujący każdy wyzysk, każdy ucisk, każdy gwałt i nadużycie, każdą krzywdę wyrządzoną ludności pracującej. A ten głos pism robotniczych jest tak potężny, że liczą się z nim rządy i wszelkie władze, bo wiedzą dobrze o tem, że głos ten odbija się potężnem echem w piersiach tysięcy ludzi cierpiących, porywając ich do protestu i do walki.

Prócz tego pisma robotnicze, jak to wyżej już zaznaczyliśmy, stanowią p u b l i c z n y w y r a z n a s z y c h d ą ż e ń. Człowiek pracujący, zmuszony wiecznie troskać się o swój byt, zgnębiony i znękany, jakkolwiek czuje gorzko swą niedolę, nie wie często, w jaki sposób niedolę tę można by usunąć. Nie sztuka narzekać na swoją nędzę, trzeba wiedzieć, jakiemi drogami zdobywa się trwale byt ludzki. Czołganiem się i prośbą klasa robotnicza nie wydobędzie się z niewoli. Dzisiejszy ustrój kapitalistyczny, wstrząsany walkami najrozmaitszych dążeń i interesów, zanadto jest skomplikowany, by sprawa polepszenia bytu naszego mogła być tak prosta. Trzeba więc szukać dróg, któremi kroczyć mamy do zdobycia praw ludzkich. I tu właśnie przy-

chodzi nam w pomoc prasa robotnicza, oświecająca nas o całym ustroju społecznym, wykazująca jego słabe i ciemne strony i wskazująca nam drogę, po której mamy dążyć do szczęścia i swobody. Pisma robotnicze, wykazujące ludowi całą nędzę jego położenia, uczące go, gdzie leży przyczyna tej nędzy i jak ją można usunąć — te pisma wykonują tem samem największą cywilizacyjną pracę, której doniosłość i korzyści historya złotemi literami zapisze.

Dlatego to rządy i klasy posiadające tak zaciekle zwalczają prasę robotniczą, dlatego klerykali wyklinają ją, byle tylko tę prasę zgnieść i niedopuścić jej do rąk ludu! Ta walka przeciw pismom robotniczym, pismom socyalno-demokratycznym, to najlepsze świadectwo ich potęgi i znaczenia.

Na koniec kilka słów specyalnie do kolejarzy. To wszystko, cośmy powyżej powiedzieli, odnosi się i do kolejarzy w zupełności. Jeżeli obowiązkiem całej klasy robotniczej jest — ze względu na swoją własną korzyść — popierać i energicznie rozszerzać pisma robotnicze, to obowiązek ten cięży podwójnie na kolejarzach. Każdy kolejarz powinien z całej siły popierać pisma socyalno-demokratyczne, powinien je pilnie czytać, gdyż tylko w nich znajdzie odbicie swych cierpień i dążeń. Odnosi się to oczywiście i do zawodowych pism, jak

np. „Kolejarz“. Nie powinno się szukać w tem piśmie tylko notatki ze swojej stacyi, tylko jakiejś pikantnej plotki albo ataku na tę lub ową osobę. Powinno się pilnie czytać całe pismo, bez względu na to, czy czyjaś stacya jest w niem opisana lub nie. Należy pamiętać przytem, iż prasa robotnicza winna cieszyć się szacunkiem i powagą nawet u wrogów; dlatego musi się unikać wszystkiego, co powadze pisma mogłoby szkodzić. Oprócz swego organu zawodowego winni kolejarze — jeżeli mówić mamy specyalnie o naszym kraju — popierać z całej energii i pilnie czytać jedyny polski dziennik socyalistyczny: „Naprzód“. Jeżeli komuś niemożliwem jest prenumerować „Naprzód“ samemu, może to uczynić do spółki ze swym kolegą.

Pamiętajmy o tem, że im bardziej gnębi nas dzisiejszy ustrój niesprawiedliwy, tem bardziej winniśmy przeciw niemu protestować, tem energiczniej zbroić się w naukę i oświatę, której dostarczyć nam mogą tylko nasze pisma. Im bardziej zaś wrogie nam potęgi pisma te zwalczają, tem energiczniej winniśmy je popierać.

Pamiętajmy o tem, iż socyalno-demokratyczna prasa robotnicza jest tym słupem ognistym, który oświetla nasze drogi i który wyprowadzi nas z domu obecnej niewoli kapitalistycznej do ziemi szczęścia i swobody.

DZIESIĘCIORO PRZYKAZAŃ CZŁONKA ORGANIZACYI ZAWODOWEJ.

I.

We wszystkich chwilach i w każdem położeniu musisz zawsze pamiętać o tem, że człowiek jest istotą społeczną, który dobro swe znaleść potrafi jedynie tylko w dobru ogółu, że zatem wszelkie polepszenie bytu nie może być nigdy osiągnięte przez jednostkę, lecz jedynie tylko wspólnemi siłami wszystkich.

II.

Jako członek organizacyi zawodowej winien jesteś zawsze obowiązki swe względem tej organizacyi jako całości pilnie i sumiennie wypełniać; winieneś wkładki opłacać regularnie, mając zawsze to na pamięci, iż organizacya, jeżeli ma skutecznie odpierać zamachy wrogów, musi przedewszystkiem mieć do tego środki materyalne.

III.

Pamiętaj o tem, iż obowiązek twój nie kończy się wcale jeszcze z zapłaceniem

wkładki. Winieneś nadto uczęszczać pilnie na zgromadzenia i odczyty w swem stowarzyszeniu, nietylko celem towarzyskiej wymiany myśli w gronie kolegów, ale także celem kształcenia się.

IV.

W łonie organizacyi winieneś unikać wszelkiego szkodliwego dla organizacyi krzykactwa i warcholstwa. O ile z jednej strony słuszna i sumienna krytyka, jeżeli tylko obraca się w granicach ściśle rzeczowych, przyczynia się do utrzymania porządku w stowarzyszeniu, o tyle z drugiej strony krzykactwo, przejawiające się w nieuzasadnionem krytykowaniu lada drobnostki i wywoływaniu sporów, podkopuje dyscyplinę w organizacyi i osłabia ją.

Pamiętaj o tem, iż porządek i dyscyplina jest warunkiem siły każdej organizacyi.

V.

Prasę swą zawodową masz obowiązek popierać w trojaki sposób: Pierwsze, przez jednanie dla niej coraz to nowych czytelników i rozszerzanie jej wśród coraz to szerszych kół; drugie, przez dostarczanie jej wiadomości p o w a ż n y c h i p r a w d z i w y c h, a trzecie przez to, iż sam pismo swe pilnie będziesz czytać.

VI.

Nie sądź nigdy, iż to, co wpłacisz do swej organizacyi, masz zaraz w brzęczącej monecie odebrać z procentami; gdzie wszyscy chcieliby brać, tam wreszcie nie pozostanie nic. Pamiętaj o tem, iż warunkiem siły organizacyi są przedewszystkiem uporządkowane finanse.

VII.

Nie będziesz nigdy żądał, by organizacya dokonywała rzeczy niemożliwych. I ona musi się liczyć z rzeczywistością i możliwością i często nie jest w stanie usunąć za jednym zamachem zła, które od lat tkwi w samym systemie.

W walce o usunięcie zła musisz być cierpliwym, gdyż właśnie tutaj cierpliwość jest siłą, niecierpliwość zaś słabością.

VIII.

Musisz precz odrzucić od siebie wszelkiego ducha kastowości i próżności; nie powinieneś nigdy słuchać pustych frazesów o „honorze stanu“, który starają się wmówić w ciebie przełożeni, by w ten sposób napełnić cię próżnością i odłączyć od innych. Pamiętaj o tem, iż taka próżność i wywyższanie się odtrąca kolegów innej kategoryi i burzy solidarność i zgodę, na której opiera się potęga organizacyi. Nikt

niema prawa wywyższać się nad drugiego, gdyż praca każdej jednostki jednakowo jest potrzebną dla społeczeństwa i jednakową posiada wartość.

IX.

Bądź uprzejmym względem swych kolegów, stojących poza organizacyą. Pouczaj ich i uświadamiaj, pracuj nad nimi, dawaj im dobry przykład, by ich zmusić do szacunku dla ciebie i twych zasad.

X.

Nie obawiaj się nigdy tam, gdzie jesteś w prawie; przedtem jednak przed wszystkiemi swemi czynami zastanów się należycie, czy prawo istotnie stoi po twej stronie. To uchroni cię przed wszelkimi niewczesnymi porywami, uchroni również przed wielu konfliktami własne twe stowarzyszenie, o które winieneś troskliwie dbać, gdyż jest ono częścią twej własnej siły.

Z DZIEJÓW KOLEJNICTWA AUSTRYACKIEGO.

W dniu 27 września 1824 r. daną została pierwsza koncesya na kolej prywatną pomiędzy Mauthausen a Budziejowicami, na podstawie której wybudowano między rokiem 1825 a 1832 pierwszą kolej konną w Austryi. Był to zatem początek wprowadzenia ruchu kolejowego.

Rozwój środków komunikacyjnych postępował w Austryi z początku dosyć raźno. W dniu 30 lipca 1827 roku otrzymał hr. Kasper Sternberg i hr. Eugeniusz Wrbna koncesyę na budowę kolei pomiędzy Pragą i Pilznem, poczem założyli stowarzyszenie pod nazwą: „pragskie stowarzyszenie kolejowe“, które następnie wybudowało tylko przestrzeń Praga-Wejhybka-Pinie (61·6 kilometrów).

W dniu 16 czerwca 1829 r., względnie 18 września 1832 r. wydano koncesyę na drugą kolej konną z Linzu do Gmünden,

którą w r. 1836 ukończono. W roku 1836 długość kolei konnych w Austryi wynosiła około 255 kilometrów.

W międzyczasie nastąpił rozstrzygający moment dla rozwoju kolejnictwa, a mianowicie zastosowanie parowozu do kolei na szynach. Już w r. 1823 usiłowano w Anglii na przestrzeni dystryktu węglowego z Darlington do Stockton zastąpić kolej konną na kolej parową. Użyto w tym celu lokomotywy Stephensona, która na razie okazała się niepraktyczną i dopiero w r. 1830, gdy otworzono zupełnie nową linię Liverpol-Manchester, zbudowaną odpowiednio do kolei parowej i do ruchu osobowego, wprowadzono ją w życie i w Darlington. Był to pierwszy początek zwycięskiego pochodu pary na kuli ziemskiej.

Pierwszą koncesyę w Austryi na budowę kolei parowej otrzymał w roku 1836 dom bankowy S. M. Rotschilda na przestrzeni Wiedeń-Galicya, zwanej dziś koleją północną cesarza Ferdynanda.

W r. 1838 wydano koncesyę baronowi Szymonowi von Sina na budowę kolei z Wiednia do Raab. Oba powyższe przedsiębiorstwa utworzyły stowarzyszenia akcyjne. W dniu 23 listopada 1837 r. otwarto część przestrzeni z Floridsdorf do Wagram, długości 14 kilometrów. W dniu 6 stycznia 1838 roku otwarto przestrzeń Floridsdorf-Wiedeń, długości 5 kilometrów, a w na-

stępnym roku otwarto już przestrzeń z Wiednia do Berna, długości 144 kilometrów.

Przestrzeń Wiedeń-Raab została zaniechaną z powodu zarzutów sejmu węgierskiego co do proponowanej formy budowy. W jej miejsce powstała przestrzeń Wiedeń-Gloggnitz, stanowiąca pierwszą część przestrzeni Baden – Wiener-Neustadt, na której rozpoczęto pełny ruch w d. 16 maja 1841.

W ten sposób oddawano z początku w Austryi budowę kolei prywatnym przedsiębiorstwom. W dniu 25 listopada 1837 r. ogłoszono wprawdzie pismo cesarskie, które zastrzegało wyłącznie prawo budowy kolei tylko państwo, ale równocześnie oświadczono, iż państwo aż do dalszego rozporządzenia z prawa tego nie chce użytkować. W dniu 18 czerwca 1838 wydano dekret nadworny, w którym objawiają się pierwsze usiłowania ustawowego uregulowania kolejnictwa. W dekrecie tym poruszono szereg kwestyj zasadniczych, jakiemi kierować się należy przy nadawaniu koncesyj na budowę kolei, a najważniejszą z nich było tak zwane „prawo spuścizny“, które sobie państwo w dotychczas wydanych koncesyach nie zastrzegało. Brak podobnej klauzuli – nawiasem mówiąc – był najważniejszą podstawą niesłychanego rabunku, dokonywanego na państwie, a którego owocem dziś jeszcze jest ciągłe przedłużanie koncesyi dla kolei północnej. Sta-

nowczego jednak wpływu na kolejnictwo nie zapewniło sobie państwo i tym dekretem. Stało się to dopiero w trzy lata później, wydaniem nadwornego dekretu z 22 grudnia 1841 r. Powodem do tego była okoliczność, iż prywatni kapitaliści wstrzymali się z budową nowych linij kolejowych, ponieważ zawiodły ich oczekiwania, a mianowicie koleje nie przynosiły tych dochodów, jakich oni się spodziewali. Z tych względów mieliśmy w r. 1840 tylko 144 kilometry linij kolejowych w ruchu, budowa dalszych linij stanęła zupełnie.

Okoliczności te nasunęły myśl zastososowania systemu państwowego w kolejnictwie, a pierwszym wyrazem tejże był wspomniany powyżej nadworny dekret. Zarządzono więc budowę kolei na koszt państwowy, a zarazem wprowadzono pewien plan w budowie kolei, czego dotąd nie było. Jednem słowem wypracowano program budowy kolei. Wszystkie ważniejsze linie winny wychodzić z jednego punktu kolei państwowej, a w szczególności winno się przeprowadzić z jednej strony połączenie z granicą saską, z drugiej połączenie Wiednia z Tryestem. Zwrócono również uwagę na połączenie między sobą poszczególnych krajów koronnych. Budowę małych, krótkich linij i rozgałęzień głównych linij, postanowiono nadal powierzyć prywatnym przedsiębiorcom. Przeprowadzenie powyż-

szego dekretu powierzono baronowi Kübeckowi, ówczesnemu prezydentowi nadwornej kamery.

Ażeby w ten sposób powołanemu do życia kolejnictwu państwowemu nadać jednolite kierownictwo, utworzono d. 23 lutego 1842 r. nowy urząd, który nazwano generalną dyrekcyą kolei państwowych, poczem z całą gorliwością rozpoczęto budowę linij państwowych tak na północy jak i na południu. W r. 1845 ukończono przestrzeń Berno-Ołomuniec, w r. 1851 wykończono przestrzeń z Pragi do granicy saskiej, w roku 1857 wykończono całą przestrzeń Gloggnitz-Tryest i osiągnięto tym sposobem połączenie stolicy z adryatyckim portem.

Myśl wprowadzenia w życie kolejnictwa państwowego wżyła się tak w organizm rządowy, iż w r. 1845 wydano rozporządzenie cesarskie, mocą którego wstrzymano prywatnym przedsiębiorcom udzielanie koncesyj na budowę kolei na pięć lat następne. Od czasu, gdy państwo samo rozpoczęło budować koleje, ożywił się także ruch pomiędzy prywatnymi przedsiębiorcami i rozpoczęły s!ę szalone spekulacye z papierami kolejowemi. Z powodu kiepskiego r. 1845 i kryzysu handlowego w r. 1846, spekulacye te miały przykry koniec. Pod wpływem ciągłych zmian kursów, położenie niektórych kolei prywatnych było bardzo ciężkiem, a wiele z nich zagrożonych było ban-

kructwem. Wtedy wkroczyło państwo, kierowane myślą rozwinięcia kolei państwowych. W listopadzie 1846 roku utworzono przy kasie dla pokrycia długów państwowych nadzwyczajną instytucyę kredytową, której zadaniem było wykupno kolei prywatnych. Akcya ta spowodowała nadzwyczajny wzrost kursów i z tego powodu musiała być zaniechaną. Dopiero, skoro kursy spadły, rozpoczęto wykupno. Od 7 grudnia 1846 do kwietnia 1847 r. zakupiono za 13 milionów akcyj różnych towarzystw kolejowych. Do końca 1847 roku wydał rząd na ten cel okrągło 40 milionów K. Do końca 1847 r. znajdowało się w rękach rządu 50 – 60$^0/_0$ akcyj centralnej kolei węgierskiej, lombardzko - weneckiej, kolei Ferdynanda, kolei glognickiej i ödenburgskiej. W dniu 29 września 1847 roku zwinięto wspomnianą kasę kredytową.

Skutkiem tej akcyi, rząd został mimowoli wciągnięty w interesa finansowe, mających się budować prywatnych kolei, co było powodem rozwiązania tychże. W roku 1850 rozwiązano centralną kolej węgierską, a bezpośrednio potem kolej z Krakowa do Ślązka, w r. 1851 kolej Medyolan-Como, w r. 1853 kolej lomdardzko-wenecką. W tymże czasie przeszła na własność państwa kolej Wiedeń-Gloggnitz, a w rok później kolej ödenburgska.

Dotąd ruch na kolejach państwowych

prowadzony był przez najbliższe koleje prywatne i dopiero w r. 1849 zdecydowało się państwo ująć ruch we własne ręce. Początek zrobiono z północną koleją państwową, następnie z południową. W Wiedniu, Pradze i Gracu utworzono jednolicie zorganizowane dyrekcye ruchu. Budowę rozwiązanych kolei dokończono, względnie prowadzono dalej.

W końcu 1854 r. były pod kierownictwem państwowem następujące linie: 1) północna kolej państwowa od granicy saskiej przy Bodenbach do Berna i Ołomuńca; 2) południowa kolej państwowa, a mianowicie linia Wiedeń-Mürzzuschlag z poboczną linią do Laxenburgu i Ödenburgu, oraz linia Mürzzuschlag-Lublana; 3) południowo-wschodnia kolej państwowa z Marchegg do Szolnok i Szegedinu; 4) wschodnia kolej państwowa z Krakowa aż do pruskiej granicy przy Mysłowicach; 5) lombardzko-weneckie koleje państwowe. W końcu 1854 r. było pod zarządem państwa 1413 kilometrów kolei.

To był pierwszy peryod gospodarki kolejowej państwowej, lecz na tem się wszystko skończyło. Odtąd w szybkiem tempie odstępowano kolej za koleją, a odstąpieniem kolei południowej zapieczętowano zainaugurowaną politykę kolejową.

Już w r. 1851 wydany regulamin ruchu zaznaczał, w przeciwiesńtwie do szcść lat

przedtem ogłoszonego zamiaru rządu, możliwość udziału prywatnego kapitału w budowie kolei, a w r. 1854 zwrot ten był jeszcze dosadniejszy. W r. 1854 wydano ustawę, tak zwaną ustawą dla koncesyj kolejowych, w której przydłużono prawa koncesyi z 50 na 90 lat i zapewniono tym sposobem koncesyonarzom gwarancyę oprocentowania, jak również państwowe zasiłki. Tym sposobem chciano pobudzić prywatnych kapitalistów do wzięcia udziału w budowaniu kolei. W związku z tem nastąpiła radykalna zmiana w austryackiej polityce kolejowej, a mianowicie: chęć sprzedania kolei państwowych.

Absolutystycznie rządzone państwo, pozostawało w ciągłych kłopotach finansowych. Aby się zatem od tych kłopotów uwolnić, postanowiono z dniem 1 stycznia 1855 sprzedać najpierw południowo-wschodnie i północne linie konsorcyum francuskich kapitalistów, które utworzyło się pod nazwą „Towarzystwa austryackich kolei państwowych". Na wiosnę 1856 r. sprzedano także francuskiemu konsorcyum kolej lombardzko-wenecką, później sprzedano wschodnie linie, które rozdzieliły się na kolej Karola Ludwika i północną kolej cesarza Ferdynanda. Sprzedażą południowych linij przypieczętowano w r. 1858 drugi okres polityki kolejowej. Koleje państwowe, oprócz kilkokilometrowych linij, znikły z horyzontu.

A finansowy rezultat? Przy sprzedaży wschodnich linij, wyszedł rząd na czysto, cena kupna bowiem odpowiadała włożonemu kapitałowi. Inaczej się stało przy północnych i południowych liniach. Włożony kapitał wynosił tutaj 752 milionów K, państwo zaś sprzedało je za 306 milionów; w ten sposób straciło państwo okrągłe 450 milionów K.

Dano zatem prywatnemu kapitałowi wolną rękę na polu kolejnictwa i przez dwadzieścia lat nienaruszono tego nieograniczonego panowania. A zaprawdę czas ten wyzyskano znakomicie. Z nieznaną dotąd w dziejach kolejnictwa całego świata bezczelnością, umiano użyć funduszów państwowych do budowy prywatnych kolei, a postępowanie to ułatwił sam rząd w latach pięćdziesiątych, a w czasie bezgranicznego panowania kliki feudalno-klerykalnej, która po raz pierwszy zastosowała nowy wynalazek, a mianowicie subwencyę państwową dla kolei prywatnych i gwarancyę. Był to objaw bezprzykładnej słabości rządu.

„Chytrości koncesyonaryuszów — pisze Eder w swojem dziele „Polityka kolejowa Austryi“ – odpowiadał rząd w całem tego słowa znaczeniu, udzielając najrozmaitszych korzyści z całą obojętnością, czy takowe były ekonomicznie usprawiedliwione, lub nie. Oprócz uwolnień podatkowych i ułatwień cłowych, wkładano na państwo je-

szcze ciężkie zobowiązania finansowe. Pomimo wybitnego braku systemu, rzucał rząd jeszcze datki, zaliczki i pożyczki, przyjmował akcye i obligacye, ale najbardziej stosowaną była gwarancya“...

Jeżeliby ktokolwiek sądził, że udzielane prywatnym kolejom subwencye i zaliczki gwarancyjne były zwrotnemi pożyczkami, toby się grubo omylił. Mimo tego wszystkiego, nie złamano tego gorszącego i szkodliwego systemu, ale pozwalano dalej na bezwzględne rabowanie funduszów państwowych. Podczas gdy z chwilą wprowadzenia tego systemu, około 1858 roku 20% austryackich linij kolejowych miało gwarancyę rządową, w r. 1862 było już 40%, a w 1875 r. 75%.

Pomimo, że system gwarancyjny oddziaływał szkodliwie, to kwitnął on w całej pełni w Austryi. O kwestyi tej mówił dr Verkauf w referacie na drugim kongresie kolejarzy austryackich, co następuje: „Z początku robiono w ten sposób, iż rząd nie ustanowił kwoty gwarancyjnej. Postanowiono tylko: rząd płaci $5\frac{1}{5}$% od rzeczywiście zużytego i należycie wykazanego nominalnego kapitału. Ale państwo było tak mądre, iż nie ustanowiło przy budowie żadnego organu nadzorczego. Skoro ukończono budowę, wtedy zjawiły się władze rządowe i zakwestyonowały to i owo. Ale to nic nie pomogło; wszystkie przekrocze-

nia kosztów poszły na rachunek państwa. Później spauszalowano koszta budowy i ustanowiono kwotą kosztów. Budowano źle i kolej została źle wyposażoną, ponieważ suma gwarantowana była ustaloną"...

W ciągu lat okazało się, iż subwencye i gwarancye, wypłacane prywatnym przedsiębiorcom za budowę kolei, stały się dla państwa nadzwyczajnym ciężarem. W roku 1877 dosięgła ta kwota 50 milionów K. Pod naciskiem tego ciężaru, poczęto zastanawiać się znowu nad wprowadzeniem do kolejnictwa systemu państwowego. Pierwszym krokiem na tej drodze było wydanie w r. 1877 tak zwanej ustawy sekwestracyjnej, mocą której zarząd państwowy był upoważniony pod pewnemi warunkami odebrać ruch i zarząd kolejom gwarantowanym. Ustawa zwracała się w pierwszym rzędzie przeciwko tym kolejom, których dochody nie starczyły na pokrycie kosztów ruchu. Rząd wziął się napowrót do budowy kolei. Na razie rozchodziło się o budowę kilku drobniejszych linij. W ten sposób zbudowano między rokiem 1873 a 1874 linię Tarnów-Leluchów, Divacca-Pola z odgałęzieniem do Rovigno, kolej dalmacką i linię Rakonitz-Protivin. Oprócz tego objął rząd kilka drobniejszych linij z powodu złożenia koncesyj przez koncesyonaryuszy. W r. 1876 było już pod zarządem państwa 876 kilometrów kolei.

Właściwe ożywienie idei objęcia kolejnictwa przez państwo datuje się od 1 stycznia 1880 roku, w którym to dniu poraz pierwszy zastosowano ustawę sekwestracyjną do kolei arcyksięcia Rudolfa. Dnia 1 lipca 1880 r. objął rząd w ten sam sposób kolej arcyksięcia Albrechta; w ten sposób postępowało rozszerzenie sieci państwowych w żywszem tempie. Na podstawie ustawy z 23 grudnia 1881 r. i przeprowadzonego porozumienia z 24 grudnia 1880 r. zabrano najpierw kolej cesarzowej Elżbiety, a wkrótce potem kolej cesarza Franciszka Józefa, kolej vorarlbergską, kolej Pilzno-Priesen, a w kilka lat później kolej Dux-Bodenbach, Praga-Dux, kolej galicyjską Karola Ludwika, kolej Eisenerz-Vordernberg i czeską kolej zachodnią. Oprócz tego wybudował rząd liczne koleje lokalne przy kolei Arlberg, galicyjską kolej transwersalną i czesko-morawską kolej transwersalną.

Z chwilą, gdy państwo objęło na własność większą sieć kolei żelaznych, okazała się powtórnie potrzeba jednolitej organizacyi ruchu i samorządu tychże. W tym celu powołano do życia z d. 1 stycznia 1882 r. dyrekcyę dla ruchu kolei państwowych, którą z dniem 1 sierpnia 1884 roku zastąpiła generalna dyrekcya kolei państwowych, a równocześnie urządzono pewną liczbę dyrekcyj ruchu. Utworzona w roku 1856 generalna inspekcya była władzą nad-

zorczą nietylko kolei państwowych, ale i prywatnych. Instytucya ta uległa zmianie w r. 1875. Rozporządzeniem ministerstwa handlu z d. 23 czerwca 1884 powołano do życia tak zwaną radę kolejową, której zadaniem było opiniować o wszystkich sprawach, odnoszących się do kolejnictwa, ze względu na ekonomiczne interesa. Instytucya ta dała możliwość zastępcom prywatnych kolei do wyrażania swoich zapatrywań co do planowanych przez rząd zarządzeń odnośnie do kolejnictwa. Służbie kolejowej — co najlepiej charakteryzuje ducha socyalno-politycznego austryackiej biurokracyi — nie dano zastępstwa w tej radzie.

Skutkiem wykonywania budowy kolei przez państwo, usunięto smutne następstwa ciężarów gwarancyi. Podczas bowiem, gdy koszta budowy objętych linij wynosiły przeciętnie po 300.000 K za kilometr, państwo płaciło za kilometr 194.000 K, pomimo tego, iż n. p. przy budowie kolei arulańskiej pokonać musiano nadzwyczajne trudności techniczne, wymagające nadzwyczajnych kosztów. Dr Verkauf wyliczył, iż państwo dopłacić musiało 600 milionów K tylko z powodu kiepskiej, a częstokroć szwindlerskiej budowy objętych przez siebie kolei. Że państwo mimo tego zapłaciło akcyonaryuszom zabranych kolei kwotę, przechodzącą wszelkie prawne zobowiązania, to nie ulega najmniejszej wątpliwości, a należy do tych nad

zwyczajności w dziejach kolejnictwa austryackiego, które spotykamy, a których powodem jest straszliwy deficyt kolei państwowych.

Najciemniejszy punkt w dziejach kolejnictwa austryackiego tworzy przedłużenie w r. 1855 koncesyi kolei cesarza Ferdynanda. W myśl umowy, koncesya ta powinna była wygasnąć w r. 1886. Z dokumentu koncesyjnego wynikało jasno, iż państwo, po wygaśnięciu koncesyi, ma prawo objąć linie kolei północnej bez żadnego odszkodowania. Należało się zatem spodziewać, iż państwo skorzysta z tej sposobności i tym sposobem podniesie zacofane kolejnictwo. Miasto jednakowoż tego, byliśmy świadkami nędznej komedyi, jaką odegrało samo państwo, które starało się wszelkiemi środkami o to, by przydłużyć koncesyę kolei północnej. Uczyniono to jedynie dlatego, ponieważ w dokumencie koncesyjnym nie było wyrażone, iż po wygaśnięciu koncesyi linie kolei północnej przechodzą na rzecz państwa. Rząd zaszedł nawet tak daleko. iż w parlamencie oświadczył obecny minister Wittek, jako reprezentant rządu, w dyskusyi nad sprawą upaństwowienia kolei północnej, iż kolej ta ma prawo do przedłużenia koncesyi, gdyż z chwilą wygaśnięcia koncesyi, nie wygasło przedsiębiorstwo. A więc według Witteka: koncesya umarła, lecz koncesyonaryusz żyje. A prawo własności, które Wittek uwielbia, jest przecież święte.

Ale pozwólmy mówić drowi Verkaufowi: „Nawet laicy wiedzą o tem bardzo dobrze, iż z chwilą, gdy koncesya wygaśnie i kolej nie może być dalej prowadzoną, przedstawia ona natedy tylko wartość materyału. Myślicie zapewne, iż jedynym interesem właściciela danej kolei jest sprzedać tor kolejowy wraz z całym aparatem za możliwą cenę. Ale prawnicy z ministeryum handlu, a także większość parlamentu byli innego zdania. Pewnemu mężowi, który ówcześnie wysunął się na widownię, rzucono pytanie: „czem on chce zostać?...“ Mężem tym, który był referentem przedłużenia koncesyi kolei północnej, był p. Biliński. Dziś nie pytają już o to, ponieważ wszyscy wiedzą, czem on chciał zostać. Biliński umiał wyzyskać sytuacyę i umiał znaleźć właściwe słowo, które najlepiej przekonało posłów. „Czyż chcecie – mówił on – w tych czasach, w czasach rozwielmożnionej walki przeciw własności prywatnej, dać zły przykład; chcecie kolej skonfiskować? Zabranie bowiem kolei za cenę kosztów, jest tylko konfiskatą“. Herbst zaofiarował 100 guldenów renty, ofiarę jego odrzucono. Słowami: „to jest konfiskata, pomnijcie na zły przykład“, podbechtano najgorsze namiętności burżuazyi. I udało się. Inni opowiadają o „toczących“ się guldenach, a nawet milionach, które spowodowały rozstrzygnięcie parlamentu, lecz ani badać ani dowodzić

tego nie będziemy. Wiemy tylko, że toczące się guldeny zabłąkały się do różnych redakcyj, ale jak daleko się one potoczyły, jest dotąd nierozstrzygniętem.

Również charakterystycznem było, iż nie wliczono zupełnie do rachunku kolei górniczych, które są własnością kolei północnej. Słusznie zatem zapytywał Herbst: „Kto budował te koleje? Czyż one nie były wybudowane kosztem kapitału zakładowego? Obecnie pomija się je w rachunku, wyłącza się je z majątku kolei i pozostawia się do dowolnego rozporządzenia kolei północnej". Lecz dosyć tego. Większość i rząd osiągnęli, co chcieli. Utrzymują, iż były „interesa", które wymagały koniecznie, by kolej północna nie była upaństwowioną...".

Po zrobieniu w ten sposób — dzięki różnym macherom — trzech kroków naprzód, a dziesięciu w tył, zabrano się znowu w połowie dziewięćdziesiątych lat do akcyi upaństwowienia. Dopiero w r. 1896, po kreowaniu samodzielnego ministerstwa kolejowego, przybrały projekty upaństwowienia konkretne formy. Pierwszym krokiem był projekt upaństwowienia kolei północno-zachodniej, ale ponieważ umowa była tego rodzaju, że równała się podarunkowi 40 milionów na rzecz akcyonaryuszy tej kolei, cofnięto ją ze względu na ogólne oburzenie. Pan Wittek, który i tym razem był reprezentantem rządu w parlamencie, po-

starał się o odszkodowanie akcyonaryuszy kolei północno-zachodniej, a odszkodowaniem tem było pozwolenie na konwersyę 5% renty. Dar ten nietylko był prezentem dla ckcyonaryuszy, ale podrożył on znacznie rentę w razie wykupna kolei.

Obecnie żyjemy znowu pod znakiem wielkiej akcyi upaństwowiania kolei. Kolej północna cesarza Ferdynanda, Towarzystwo kolei państwowych, kolej północno-zachodnia i niemiecka, kolej południowo-niemiecka mają być upaństwowione. Prawdopodobnie forma upaństwowienia dla tych kolei gruntownie zmienioną zostanie. Ciężkie grzechy, jakie w ciągu rozwoju naszego kolejnictwa popełnione zostały przez różne rządy, nie dadzą się już naturalnie naprawić. Ale z przeszłości należy wyciągnać naukę. Wierzymy, iż dzieje kolejnictwa austryackiego, które tu szkiaujemy, przemówią dobitnie.

ORGANIZACYA AUSTRYACKICH KOLEI PAŃSTWOWYGH I KOLEI PRYWATNYCH.

Najwyższa władza nad całem kolejnictwem austryackiem, jak również kierownictwo austryackich kolei państwowych, spoczywa w ręku ministerstwa kolejowego, któremu — jako organ pomocniczy — dodaną jest generalna inspekcya austryackich kolei, mająca obowiązek dozorowania wszystkich kolei pod względem technicznym, jak również pod względem porządku i bezpieczeństwa ruchu. Oprócz tego ma ministerstwo przydzielone biuro taryfowe i obrachunkowe austryackich kolei państwowych i centralny urząd dyrygowania wozów.

Celem bezpośredniego kierowania ruchu na kolejach państwowych, utworzono jedenaście dyrekcyj, na których czele stoi wyższy urzędnik w charakterze dyrektora. Dyrekcye te podległe są bezpośrednio ministerstwu.

Dyrekcye kolei państwowych dzielą się odpowiednio do głównego celu, t. j. ruchu kolejowego, na następujące oddziały:

1) oddział personalny, humanitarny i sanitarny;
2) oddział prawniczy i administracyjny:
3) oddział dla utrzymania sztreki i budowy;
4) oddział dla popierania ruchu i służby warsztatowej;
5) oddział dla ruchu;
6) oddział dla służby komercyalnej;
7) oddział dla kontroli dochodów;
8) oddział finansowy, rachunkowy i materyałowy;
9) oddział kasowy.

Na czele poszczególnych oddziałów stoją wyżsi urzędnicy, którym przydzieloną jest odpowiednia liczba urzędników.

Celem prowadzenia lokalnej służby ruchu utworzone są osobne posterunki służbowe, podległe dyrekcyi, a mianowicie:

1) sekcye do utrzymania sztreki, którym podlegają banmistrze i strażnicy;
2) urzędy stacyjne (w większych stacyach urzędy ruchu);
3) kierownictwo ogrzewalni i warsztatów.

Tutaj należy zauważyć, że dla pewnej części kolei lokalnych, jak również dla pojedynczych części linij państwowych, które nie mają połączenia z główną siecią, utworzone jest tak zwane „kierownictwo ruchu“, którego działalność rozciąga się na pewne, albo też na wszystkie gałęzie pracy na przydzielonej przestrzeni. Kierownictwo ruchu podległe jest dyrekcyi.

Na czele kolei prywatnych stoi jako organ odpowiedzialny rada nadzorcza (zarząd stowarzyszenia) i dyrekcya (generalna dyrekcya). Na czele dyrekcyi stoi dyrektor (generalny dyrektor), któremu przydani są do pomocy wyżsi urzędnicy, jako kierownicy poszczególnych działów. Działy te podzielone są na rozmaite biura, któremi kierują odnośni kierownicy.

Niższe posterunki egzekutywy (stacye, sekcye, ogrzewalnie, warsztaty) podległe są bezpośrednio centralnej władzy, podczas gdy przy większych kolejach (np. kolei północnej cesarza Ferdynanda, towarzystwie austryacko-węgierskich kolei państwowych, kolei południowej, austryackiej kolei północno-zachodniej) utworzone są osobne posterunki służbowe (inspektoraty i t. d.), podległe centralnej władzy, które w przydzielanych sobie dystryktach pełnią służbę nadzorczą nad ruchem, względnie nad pewnym przydzielonym sobie działem.

Warunki przyjęcia do personalu austryackich kolei prywatnych.

A. Wymagane wykształcenie.

a) Dla wyższej służby kolejowej.

Przy obsadzeniu posad urzędniczych, do pełnienia których potrzebne są wiadomości prawnicze lub techniczne, uwzględnieni zostaną tylko ci kandydaci, którzy się wy-

każą, iż ukończyli fakultet prawniczy i złożyli przepisane egzamina państwowe, względnie ukończyli studya politechniczne w jednym z zakładów państwowych i złożyli egzamina państwowe lub fachowe z tych nauk, jakie potrzebne są na mającym się obsadzić posterunku.

Wszystkie inne wyższe posady mogą być obsadzone urzędnikami ze średniej służby kolejowej.

b) Dla średniej służby kolejowej.

Przy kolei północnej cesarza Ferdynanda, przy kolei Wiedeń-Aspang i przy austryackiej kolei północno-zachodniej, istnieją pod tym względem te same postanowienia, jak przy kolejach państwowych (zabacz Kalendarz r r. 1904 str. 78).

Przy kolei północno-zachodniej mogą być przyjęci i zaliczeni do statusu urzędniczego słuchacze szkoły dla urzędników kolejowych, jeżeli przez dwa lata do tejże uczęszczali i złożyli egzamina z dostatecznym postępem, chociażby nie mieli odpowiedniego wykształcenia.

Przy kolei cesarza Ferdynanda mogą także kierownicy stacyj (podurzędnicy) awansować na urzędników, jeżeli służbę swoją wypełniają ku szczególnemu zadowoleniu władz.

Towarzystwo państwowych kolei

żelaznych żąda, by kandydaci na posterunki urzędnicze ukończyli szkołę średnią i wykazali się świadectwem dojrzałości, albo ukończyli akademię handlową lub równorzędną szkołę wojskową.

Kolej Aussig-Teplitz, czeska kolej północna i kolej busztihradzka wymaga od kandydatów na posady urzędnicze bezwarunkowo ukończenia szkoły średniej (gimnazyum, szkoły realnej) i wykazania się świadectwem dojrzałości.

Przy kolei południowej wymagają w zasadzie, by kandydat na posadę urzędnika złożył wstępny egzamin. Od złożenia tego egzaminu bywają uwolnieni: a) kandydaci ze studyami akademickiemi; b) kandydaci, którzy złożyli egzamin dojrzałości (w gimnazyum, szkole realnej lub wyższej szkole przemysłowej); c) kandydaci, którzy udowodnią, iż ukończyli akademię handlową, albo szkołę maszyn w Wiener-Neustadt; d) kandydaci, którzy udowodnią, iż jako jednoroczni ochotnicy złożyli egzamin oficerski z dobrym postępem.

Do egzaminu wstępnego dopuszczeni będą tylko ci kandydaci, którzy wykażą się następującemi studyami:

a) ukończoną szkołą średnią (wystarczy świadectwo z VII klasy z dobrym postępem);

b) ukończenie szkoły, której świadectwo odejścia upoważnia do jednorocznej służby wojskowej.

Wstępny egzamin odbywa się w Wiedniu przed komisyą, złożoną z urzędników generalnej dyrekcyi.

Egzamin jest ustny (odpowiedź na pytania, w myśl których ocenia się stopień ogólnego wykształcenia kandydata, jak również pytań z geografii handlowej i towaznawstwa) i pisemny (styl niemiecki i wzory rachunkowe).

Do złożenia egzaminu urzędniczego (tak zwanego egzaminu inteligencyi) dopuszczeni być mogą podurzędnicy pewnych kategoryj, a mianowicie: stationsleiterzy, stationsekspedyenci, werkführerzy, dozorcy magazynowi, jak również należący do kategoryi podurzędników kierownicy heiców i ich zastępcy pod tym warunkiem, iż przez dziesięć lat pełnili nienagannie służbę jako definitywni i przez cały ten czas tak w służbie jak i poza służbą zachowali się z godnością.

c. Dla podurzędników.

W myśl ustawy z dnia 19 kwietnia 1872 roku, wszystkie posterunki niższej służby zarezerwowane są dla wysłużonych podoficerów, skutkiem czego tylko w braku tychże mogą być inni kandydaci uwzględnieni.

Przy kolei południowej i przy kolei północnej cesarza Ferdynanda muszą kandydaci na posady podurzędników

(przy służbie egzekutywnej) składać egzamina, celem wykazania odbowiedniego stopnia wykształcenia. Przy kolei południowej muszą kandydaci wykazać, iż ukończyli niższą szkołę realną lub gimnazyalną, względnie mającą prawo publiczności szkołę handlową.

d) Dla niższej służby kolejowej.

Kandydaci na posady niższej służby kolejowej przy wszystkich kolejach prywatnych muszą wykazać, iż ukończyli szkołę ludową, względnie wyuczyli się jakiego rzemiosła (np. na posadę heicera, zawodu ślusarza). Przy kolei południowej, kolei północnej cesarza Ferdynanda (przy ostatniej tylko kandydaci do służby ruchu) i przy kolei Aussig Teplitz kandydaci składać muszą egzamina wstępne, celem stwierdzenia, czy kandydat umie czytać, pisać i rachować.

e) Dla służby sanitarnej.

Kandydaci na posady lekarzy kolejowych muszą być z zasady doktorami wszechnauk lekarskich.

Siły pomocnicze.

a) Siły pomocnicze dla średniej służby kolejowej.

Dla sił pomocniczych nie jest przepisany wogóle stopień wykształcenia. Tutaj zada-

walniają się, jeżeli dyurnista (mężczyzna lub kobieta) pięknie i poprawnie pisać umieją.

b) Postanowienia o przyjęciu kobiet

Co do przyjęcia kobiet, zatrudnionych w większej ilości przy kolejach państwowych, przy towarzystwie państwowych kolei żelaznych i przy kolei południowej, które nietylko w biurach centralnych, ale także i po stacyach są zatrudnione, istnieją osobne przepisy przyjęcia.

Przy kolejach państwowych mogą być przyjęte do służby (manipulantki) w zasadzie tylko wdowy i sieroty po zmarłej służbie. Na posady te przyjęte zostaną w pierwszym rzędzie tylko te kandydatki, które nieotrzymują pensyi, lub też pobierają małe pensye, względnie dodatek na wychowanie lub pensyę z łaski.

Przy kolei południowej, w myśl pragmatyki, przyjęte mogą być w pierwszym rzędzie kandydatki po zmarłej służbie i pensyonistach (wdowy i sieroty), następnie najbliżsi krewni (żony i siostry), których dochód nie wystarcza na utrzymanie.

Jeżeli brak jest powyżej wymienionych kandydatek, natedy mogą znaleźć umieszczenie żony i córki aktywnie służących urzędników, których pensya nie przekracza 2160 K.

Kandydatka musi wykazać ogólną kwalifikacyę, a oprócz tego, iż umie ortogra-

ficznie i pięknie pisać i że nie przekroczyła 40 lat. Kandydatka, licząca 50 lat, może być tylko wyjątkowo uwzględnioną.

Posterunki, które wymagają wyższych studyów, mogą być nadane, bez względu na powyższą kategoryę, przez gcneralnego dyrektora. Stabilizacya takiej urzędniczki może nastąpić po roku zadawalniającej służby.

c) Użyc'e kobiet do służby nadzorczej.

O użyciu kobiet do służby nadzorczej, obowiązują na kolejach austryackich następujące przepisy:

1. Kobiety którym powierzono wykonanie chociażby służby strażnika, muszą do służby tej posiadać odpowiednie kwalifikacye.

2. Służba kobieca nie może pod żadnym warunkiem zastąpić w zupełności męskiej i musi być mniej więcej ograniczoną odpowiednio do lokalnych potrzeb do pory dziennej i intenzywności ruchu.

Uzupełniające uwagi do dwóch powyższych punktów opiewają:

1 Kobiety, użyte do służby kolejowej, muszą być duchowo i cieleśnie rozwinięte, muszą umieć czytać i pisać, muszą złożyć przepisane do tej służby egzamina i za powierzoną im samodzielną służbę są w zupełności odpowiedzialne.

2. Kobiety mogą być samodzielnie użyte do samodzielnej służby sygnałowej i przy

rampach, nie mogą być jednak do służby torowej użyte.

Wyjątkowo, stosownie do okoliczności lokalnych mogą być użyte kobiety do rewizyi toru, w myśl policyjno kolejowych przepisów i do roznoszenia kartek obiegowych (Laufzettel).

Służba kobiet może być wykonywaną w czterech kierunkach, a mianowicie:

a) może zastępywać strażnika w służbie sygnałowej i przy rampach, by tym sposobem zapewnić mu odpowiedni spoczynek;

b) może obok strażnika pełnić regularnie i równocześnie służbę w miejscach ważniejszych w ten sposób, iż strażnik pełni całą służbę, kobieta zaś służbę sygnałową i przy rampach na strażnicy, niedaleko oddalonej;

c) może w nieobecności strażnika i w nieprzewidzianych okolicznościach zastępować go w służbie sygnałowej i przy rampach;

d) żony partieführerów i robotników, mieszkające w pobliżu kolei, mogą wykonywać służbę sygnałową i przy rampach podczas gdy strażnicy wykonywują właściwą służbę torową. W tych okolicznościach należy pracę kobiet ograniczyć do służby dziennnej, a w nocy zastąpić mężczyznami.

Regularną służbę kobiecą należy w powyższych okolicznościach ograniczyć do stosunków normalnych.

Odnośnie do spoczynku, obowiązują kobiety te same przepisy, jakie obowiązują dla strażników.

B. Inne warunki, niezbędne do przyjęcia do służby kolejowej.

Przedewszystkiem kandydat wykazać się musi obywatelstwem austryackiem. W pragmatyce kolei państwowych, kolei północnej cesarza Ferdynanda, kolei północnozachodniej i Wiedeń-Aspang okoliczność powyższa jest wyraźnie zastrzeżoną. Przy kolejach, których linie rozciągają się także i na Węgry, żądają wykazania się austryacko-węgierskiem obywatelstwem.

Co się tyczy wieku kandydatów, to przy kolejach państwowych, północno-zachodniej, południowej, Wiedeń-Aspang i Kaschau-Oderberg, przepisanym jest 18 do 35 lat; przy kolei północnej cesarza Ferdynanda dla urzędników 20 do 35, dla służby 18 do 37; przy kolei Aussig-Teplitz najwyżej 35 lat; przy kolei północnej najwyżej 36 lat; przy towarzystwie kolei państwowych najwyżej 26 lat.

Dalej musi kandydat wykazać, iż jest nieżonaty, że odbył służbę wojskową i posiada koniecznie potrzebną znajomość języków.

Odnośnie do służby wojskowej, przepisują pragmatyki służbowe kolei północnej cesarza Ferdynanda, północno-zachodniej, towarzystwa państwowych kolei, południo-

wej i Kaschau-Oderberg, iż kandydat na definitywną posadę musi się wykazać odbyciem trzechletniej (względnie jednorocznej) służby wojskowej, albo też uwolnieniem od tejże.

Kandydat musi się wykazać znajomością języka niemieckiego w słowie i piśmie; oprócz tego wymaganą jest znajomość języka krajowego, musi być zdrów i mieć dobry wzrok.

Wykluczeni od przyjęcia są wszyscy kandydaci, którzy ze służby kolejowej lub państwowej za karę wydaleni zostali. Oprócz tego, postanowieniem pragmatyki kolei państwowej i niektórych kolei prywatnych, wykluczeni od przyjęcia są także kandydaci, którzy karani byli za zbrodnie oszustwa, przeciw obyczajności publicznej, lub innego jakiego przekroczenia przeciw kodeksowi karnemu i którzy za krydę lub oszustwo sądownie karani byli.

Wykształcenie służby kolejowej.

Przepisy dla służby ruchu na kolejach z normalnym ruchem przepisują ogólnie (rozporządzenie ministerstwa handlu z 18 października 1876), iż do służby ruchu nikt pierwej przyjętym być nie może, dopóki nie nabędzie potrzebnych wiadomości, dopóki nie odbędzie koniecznej praktyki i nie złoży przepisanych egzaminów (telegraficzny, ruchu i komercyalny).

Ogół personalu kolejowego musi być oprócz tego dokładnie od czasu do czasu egzaminowany, o czem prowadzić należy zapiski. Jeżeli w następnych egzaminach służba ruchu nie odpowiada wymogom znajomości przepisów, natedy, ze względu na niebezpieczeństwo, należy ją odsunąć od ruchu na tak długo, dopóki w następnym egzaminie nie wykaże dokładnej znajomości danych przepisów.

Dopuszczenie do samodzielnej służby zależnem jest od trzechmiesięcznej praktyki Danemu kandydatowi dostarczyć należy instrukcyj, przepisów i wzorów, których odbiór na osobnym druku potwierdzić musi. Potwierdzenie to musi być starannie przechowane.

W myśl powyższych ogólnych przepisów, istnieją przy poszczególnych kolejach o terminie próby i egzaminach następujące bliższe postanowienia:

Szczegółowe postanowienia objęte są w przepisach egzaminacyjnych i postanowieniach wykonawczych.

W przepisach egzaminacyjnych podane jest zupełnie dokładnie, jakie egzamina złożyć należy, celem osiągnięcia posady w pewnej gałęzi służby; dalej które posterunki wymagają specyalnych egzaminów, a które bez egzaminów obsadzone być mogą, w końcu, jakie egzamina służbowe należy złożyć, celem objęcia różnych po-

sterunków służbowych w poszczególnych gałęziach służbowych; a zarazem wykazano tamże, jakiemi wiadomościami fachowemi należy się wykazać, sposób i termin wykształcenia, przedmiot mającego się złożyć egzaminu służbowego, sposób, w jaki złożona być ma komisya egzaminacyjna, termin egzaminacyjny, powołanie do egzaminu i t. d. W przepisach wykonawczych położony jest główny nacisk na pouczanie personalu wogóle, poczem następują zarządzenia o sposobach peryodycznych egzaminów. Obszerne postanowienia o pouczaniu i egzaminach personalu są najlepszym dowodem, że jedyną troską zarządu kolejowego jest staranie się o tęgi i dobrze wyszkolony personal dla służby egzekutywnej, aby tym sposobem osiągnąć na długo zapewnienie bezpieczeństwa ruchu.

I. Koleje Państwowe.

O pouczaniu personalu służbowego, zajętego przy egzekutywie, podczas przygotowań do egzaminów, istnieją na kolejach państwowych dokładne przepisy.

W pierwszym rzędzie obowiązany jest naczelnik służbowy (naczelnik stacyi, warsztatu, hajcu, sekcyi, inżynier torowy) dostarczyć potrzebnych instrukcyj, pouczyć o zakresie obowiązków, a zarazem przekonać się od czasu do czasu, jakie postępy zrobił kandydat w nauce i czy wszystko właściwie pojmuje.

Skoro kandydat nauczył się koniecznych do zawodu instrukcyj i przepisów, należy go przydzielić do służby praktycznej, pod kierunkiem i nadzorem doświadczonego w służbie, aby mu tym sposobem umożliwić wykształcenie i wyrobienie samodzielności w odnośnym dziale służby ruchu.

Przy praktycznem wykształceniu należy szczególnie na to baczyć, aby kandydat obznajmił się dokładnie z miejscowemi stosunkami i by uzyskał potrzebną w służbie sprężystość.

Jeżeli przełożony służbowy przekona się przy egzaminowaniu ustnem, że kandydat przyswoił sobie dokladnie instrukcye i przepisy, i że przy praktycznej nauce okazuje się zdolnym do służby winien o tem zawiadomić dyrekcyę, która zarządzi powołanie komisyi egzaminacyjnej.

Robotników należy uznać za zdolnych do objęcia samodzielnego posterunku, jeżeli złożyli egzamin ustny przed naczelnikiem służbowym z dobrym postępem.

Peryodyczne pouczenia i późniejsze egzamina zatrudnionych przy egzekutywie podurzędników, służby i robotników mają ten cel, by ich utrzymać w ciągłej znajomości obowiązujących przepisów i pouczyć o wszystkich nowych zarządzeniach odnośnie do danego działu służby.

W pierwszej linii obowiązany jest naczelnik służbowy informować przydzieloną

sobie służbę o każdem nowem ruzporządzeniu, pouczyć ją o treści tegoż i starać się wyzyskać każdą okoliczność w kierunku pouczania służby.

W stacyach i hajcach z mniejszym personalem winno się pouczanie odbywać tak często, o ile to jest możliwe, w każdym razie przynajmniej raz na miesiąc.

Pouczania strażników, robotników sekcyjnych i sztrekowych obowiązani są dokonywać w czasie objazdów naczelnicy sekcyjni, inżynierzy i kontrolerzy sztrekowi.

Wykształcenie personalu pociągowego.

a) Przygotowanie do egzaminów służbowych.

W myśl instrukcyi ruchu, do służby przy egzekutywie nie może być nikt użyty, dopóki nie nabierze dokładnej znajomości urządzeń służbowych, a zarazem postanowień i przepisów odnośnych instrukcyj i dopóki nie złoży przepisanego egzaminu.

Po tem wstępnem przygotowaniu, należy się starać o dalsze wykształcenie personalu, który nietylko w służbie sygnalizacyjnej i przepisach ruchu gruntownie wykształcony być powinien, ale także w służbie komercyalnej gruntownie pouczony, by powierzoną sobie służbę mógł dokładnie i pewnie wykonywać.

Przepisy te obowiązują nietylko ze względu na nadzwyczaj ważną służbę, fizycznie niszczącą i pełną niebezpieczeństw

ale także ze względu na wymaganą przytomność umysłu, obrotność i takt, jakich się wymaga od służby przy nieregularnym ruchu, a szczególnie podczas wypadków na sztrece, a również ze względu na wielką ilość personalu — około 9000 ludzi — który uważany jest za najważniejszy czynnik ruchu.

Kandydat do służby ruchu musi być zupełnie zdrowy, dobrze zbudowany i musi umieć czytać, pisać i rachować. Od dłuższego czasu uwzględniają tylko kandydatów, którzy byli podoficerami przy wojsku.

Kandydatów przyjmuje dyrekcya, a rozpoczynają oni służbę od bremzerów rezerwowych — lub rzadko — pomocniczych konduktorów.

Przyjęty kandydat przydzielony zostaje do stacyi, która obowiązaną jest dostarczyć mu przepisów bezpieczeństwa, instrukcyi sygnalizacyjnej i instrukcyi ruchu, poczem pouczony zostaje w sygnalizacyi, a mianowicie o znaczeniu i dawaniu sygnałów do przesuwania, poznaniu i spełnianiu sygnałów maszynowych i przepisach bezpieczeństwa, a po wyuczeniu się powyższych przepisów, przydzieleni zostaną na próbę, pod kierownictwem starszego i egzaminowanego bremzera lub konduktora, do praktycznej służby ruchu.

Jeżeli kandydat w ciągu próbnej służby okaże się użytecznym, przydzielony zostaje

do partyi ciężarowej i używamy do ładowania, wyładowywania i przesuwania.

Termin wykształcenia dla rezerwowego bremzera ustanowiony jest, w myśl przepisów egzaminacyjnych, na 6 miesięcy. podczas których winien się przygotować do egzaminu konduktora ciężarowego. Egzamin ten jest stosunkowo trudny — (patrz „Kalendarz“ z 1904 r. str. 111, ustęp XVI). W zasadzie egzamin ten wystarcza do otrzymania definitywnej posady konduktora ciężarowego, naturalnie, o ile są miejsca do obsadzenia. Jeżeli jednak posad jest mało, a są bremzerzy., którzy złożyli egzamin konduktorów osobowych, natedy mają oni pierwszeństwo. Bremzerzy, którzy chcą wcześniej otrzymać stabilizacyę, winni złożyć egzamin konduktora osobowego (patrz „Kalendarz„ z r. 1904, str. 112 ustęp XVII).

Termin do zdania egzaminu konduktora osobowego oznaczony jest na sześć miesięcy.

Tak, jak głównym przedmiotem tego egzaminu jest nauka komercyalna i odprawianie osób, tak i przedmiotem następnego egzaminu konduktora manipulacyjnego, jest przeważnie komercyałka (patrz „Kalendarz“ z r. 1904 str. 113, ustęp XVIII).

Złożenie egzaminu konduktora osobowego upoważnia do służby przy pociągach osobowych, zaś złożenie egzaminu kondu-

ktora manipulacyjnego upoważnia do służby manipulacyjnej przy pociągach ciężarowych i osobowych. Do egzaminu manipulacyjnego dopuszczeni być mogą tylko ci konduktorzy, którzy przez sześć miesięcy pełnili służbę przy pociągach osobowych.

Następnym egzaminem jest egzamin kierownika pociągów ciężarowych, do czego wymagana jest jednoroczna służba przy manipulacyi (patrz „Kalendarz“ z r. 1904, str. 113, ustęp XIX).

Egzamin zawodowy personalu pociągowego zamknięty zostaje egzaminem na nadkonduktora. Warunkiem przypuszczenia do tego egzaminu jest jednoroczna służba jako kierownik pociągów ciężarowych (patrz „Kalendarz„ z r. 1904 str. 113, ustęp XX).

Jak widzimy liczba egzaminów dla konduktorów jest dość liczna, a materyał bardzo obszerny.

Złożenie egzaminu na oberkonduktora daje prawo awansu z kategoryi służby do kategoryi podurzędniczej, — naturalnie o ile jest miejsce — bez podwyższenia płacy. Używanie nadkonduktorów jest nie jednolite w poszczególnych dyrekcyach; w niektórych używani są wyłącznie jako kierownicy pociągów ciężarowych i jako manipulanci.

b) Peryodyczne pouczanie w stacyi zamieszkania

W stacyach zamieszkania z mniejszym personalem winien naczelnik stacyi względnie

urzędnik ruchu pouczać tak często, o ile to możliwe, w każdym razie przynajmniej raz na miesiąc. Przy urzędach ruchu które mają przydzieloną większą liczbę personalu pociągowego, ustanowiony jest osobny urzędnik do pouczania personalu.

Obowiązkiem tego urzędnika jest zebrać codziennie w postanowionym na ten cel lokalu wolny od służby personal i w lekkiej a zrozumiałej formie wykładać mu przepisy służbowe i rozporządzenia. W pierwszym rzędzie winny być objaśnione i praktycznemi przykładami ilustrowane przepisy sygnalizacyjne i bezpieczeństwa.

W szkole tej winni być wykształceni rezerwowi bremzerzy i różne kategorye konduktorów dalej kształcone.

Urządzenie to okazało się korzystnem szczególnie wtedy, jeżeli prowadzący szkołę urzędnik posiada zdolność nauczania, a zarazem zamiłowanie do tego nie bardzo przyjemnego zawodu.

Korzystny wynik wtedy jednak tylko osiągniętym zostanie, jeżeli personal pociągowy studyuje pilnie odnośne instrukcye, zrozumie myśl i znaczenie tychże i potrafi je w praktycznej służbie zastosować.

W wielu dyrekcyach połączono teorytyczne kształcenie z praktycznemi ćwiczeniami.

Do pewnej części praktycznego wyszkolenia personalu, szczególnie przy pociągach

ciężarowych, obowiązani są kierownicy pociągów, którzy mają obowiązek pouczać praktycznie bremzerów i konduktorów ciężarowych o ich obowiązkach przed odejściem pociągu i na przystankach. Dziś jednakże jest postanowienie to niemożliwe do wykonania; czynności bowiem kierownika pociągu tak się zwiększyły, że niema on czasu podczas służby konduktorów praktycznie pouczać.

O stopniu wykształcenia innej służby kolejowej, warunkach przypuszczenia do egzaminu i przedmiotach egzaminacyjnych, pisaliśmy obszernie w „Kalendarzu“ z roku 1904 str. 97 do 132.

II. Kolej północna cesarza Ferdynanda.

Przy kolei północnej cesarza Ferdynanda muszą urzędnicy techniczni, urzędnicy budowy i utrzymania sztreki odbyć jednoroczną praktykę i złożyć egzamin telegraficzny.

Techniczni urzędnicy hajcowi muszą wyszkolić się w służbie i dłuższy czas pracują pod kierunkiem naczelnika hajcu. Do samodzielnej służby dopuszczeni zostaną dopiero wtedy, gdy złożą rządowy egzamin prowadzenia lokomotywy.

Aspiranci na urzędników i aspiranci na magazinsaufseherów, z których to ostatnich rekrutuje się służba stacyjna, przydzielani bywają z zasady do małych stacyj, by im

ułatwić wykształcenie w służbie egzekutywnej i dać im sposobność wglądnięcia w szczegóły całej różnorodnej pracy.

Przed przypuszczeniem do egzaminu, składa kandydat wstępny egzamin przed naczelnikiem, któremu do służby został przydzielony.

Aspirant na magazinsaufsehera, jak również inna służba egzekutywna, po złożeniu wstępnego egzaminu przed bezpośrednim naczelnikiem, dopuszczony zostanie do egzaminu, który składać się winno w siedzibie inspektoratu ruchu, w obecności przeznaczonego do tego kontrolora i męża zaufania.

Drugi egzamin fachowy złożyć może kandydat za pozwoleniem organu kontrolnego inspektoratu ruchu, wtedy dopiero, jezeli rozchodzi się o egzamin z ruchu i komercyalny. Egzamin ten składa się przed komisyą dyrekcyjną.

W razie korzystnego wyniku tego egzaminu, przydzielony zostaje kandydat do samodzielnej służby w odnośnej gałęzi. Kandydaci do służby ruchu, po dobrem złożeniu egzaminu, muszą odbyć jeszcze trzechmiesięczną praktykę pod nadzorem naczelnika, po odbyciu której składają egzamin z praktycznej służby przed instruktorem ruchu, a dopiero po dobrym wyniku tego egzaminu, przydzieleni zostają do samodzielnej służby.

Dyurniści, po jednorocznej służbie i po dostatecznem wyszkoleniu, mogą składać egzamina na posady służby, a wyjątkowo i na elewów urzędniczych, chociaż egzamin ten, nie daje im pierwszeństwa do nominacyi na urzędnika. Dyurniści, będący na samodzielnych posterunkach, np. jako kierujący na przystanku, mogą być powołani do złożenia egzaminu.

Wyszkolenie i egzaminowanie personalu należy w zasadzie do naczelnika stacyi; w większych stacych do zastępcy naczelnika. W stacyach z bardzo wielkim ruchem (Wiedeń, Lundenburg, Przerów, Morawska Ostrawa, Kraków) ustanowieni są urzędnicy instrukcyjni, którzy wykładają w lokalach, zaopatrzonych we wszystkie potrzebne optyczne, akustyczne i elektryczne sygnały.

Do cięższej i odpowiedzialniejszej służby stacyjnej, do której potrzeba długoletniego doświadczenia i dokładnej znajomości instrukcyi, wybiera się z pośród służby inteligentniejszych, których się odpowiednio przygotowuje i egzaminuje, poczem przydziela do samodzielnej służby w danej gałęzi.

Personal służby egzekutywnej, tak jak przy kolei państwowej, uczęszczać musi do szkoły i składać peryodyczne egzamina, a mianowicie: dla personalu stacyjnego i magazynowego winna się odbywać szkoła

co tydzień. Treścią wykładów winny być przepisy bezpieczeństwa, sygnalizacya i inne przepisy, nowe rozporządzenia i cyrkularze, wykazywane być winny niedokładności z powodu nieprzestrzegania przepisów, wypadki i tychże przyczyny, niebezpieczeństwa grożące personalowi i t. d. Nowi kandydaci winni być zapytywani. Substrat wykładu winien być do umyślnej w tym celu założonej księgi wpisany, który wszyscy obecni podpisać muszą.

Centralni zwrotniczy będą oprócz tego osobno co tydzień przez naczelnika stacyi względnie jego zastępcę pouczani i egzaminowani. Przedmiot egzaminu stanowi praktyczne wykonanie służby i znajomość specyalnych instrukcyj.

Personalowi od ruchu nie będą w czasie ćwiczeń ogłaszane wszelkie nowości i cyrkularze, lecz doręczane na piśmie, którego odbiór i przyjęcie do wiadomości potwierdzić musi.

W razie okazania się ważniejszych instrukcyj, o których treści personal pociągowy dokładnie pouczony być powinien, obowiązany jest naczelnik, względnie jego zastępca, personal ten partyami zwoływać, takowy pouczyć a zarazem przy tej sposobności z instrukcyi egzaminować.

W ten sam sposób winien być personal pociągowy egzaminowany z dawania dzwonkowych sygnałów elektrycznych i telegra-

fowania. W tym celu ustanowione są w 21 większych stacyach szkolne aparaty telegraficzne i dzwonkowe, na których odbywają się ćwiczenia.

Celem tych peryodycznych egzaminów jest przekonanie się, czy służba zachowuje trwale w pamięci wszystkie potrzebne przepisy i instrukcye, czy posiada ich świadomość i czy odpowiada swojemu zadaniu.

Co roku w kwietniu egzaminuje służbę lekarz kolejowy z wiadomości o udzielaniu pierwszej pomocy podczas wypadków i nagłych zachorowań.

Kontrola nad peryodycznemi egzaminami i ćwiczeniami służby odbywa się w ten sposób, iż naczelnik musi co miesiąc składać relacye dyrekcyi o każdym funkcyonaryuszu z osobna, wymieniając wszystkie daty, odnośnie do działalności, stopnia wykształcenia, postępu, pilności, pojęcia i t. p. Na podstawie tych relacyj następują upomnienia, kary, a czasami i wydalenia ze służby. Nieusprawiedliwione opuszczenie szkoły pociąga naganę, a w razie powtórzenia karę pieniężną.

Oprócz tego raz na rok dokonywa się egzaminowania całej służby egzekutywnej przez organ, przeznaczony w tym celu przez dyrekcyę. Egzamina te dokonywują się w zasadzie w lecie, z praktycznemi demonstracyami i z użyciem wozu, umontowanego we wszelkie potrzebne przybory.

W wielkich stacyach, egzamina te odbywają się w salach instrukcyjnych.

Do egzaminów tych powołany zostanie personal partyami, a obecność swą i zrozumienie wykładu potwierdzić musi pisemnie. Przy tej sposobności egzaminowany zostaje personal ze znajomości dawania dzwonkowych sygnałów elektrycznych i telegrafowania.

Peryodycznego egzaminowania i pouczania strażników dokonują banmistrze raz na miesiąc, z instrukcyi i sygnalizacyi, w czasie obchodu sztreki. O nazwiskach egzaminowanych i wyniku egzaminu winien banmistrz donosić w raportach tygodniowych. O wyniku tych egzaminów winien przekonać się naczelnik sztreki przy sposobności objazdu. Oprócz tego dwa razy do roku winien być egzaminowany cały personal strażników przez naczelnika sztreki, do czego partyami powołany być powinien, celem zbadania znajomości dawania elektrycznych sygnałów.

Personal maszynowy i hajcowy poddany bywa w zasadzie dwa razy do roku egzaminom, prowadzonym przez naczelnika hajcu.

Wszyscy ci, którzy przy egzaminach wykażą niedostateczny postęp, usunięci zostaną od służby przy egzekutywie, a przywróceni zostaną dopiero wtedy, gdy nowy egzamin złożą z dostatecznym postępem.

Do kontrolowania wykształcenia perso-

nalu maszynowego i hajcowego, ustanowieni są dwaj inspektorzy, którzy bądź w czasie jazdy na lokomotywach, bądź w danych miejscowościach przekonywują się o stanie wykształcenia tejże służby.

Do nadzorowania służby warsztatowej powołany jest kierownik warsztatu, którego obowiązkiem jest osobiście się przekonywać, czy robotnicy w zawodzie swoim są dokładnie wykształceni i czy posiadają wogóle odpowiednią rutynę. Robotnicy podlegają kontroli vorarbeitrów, werkführerów i kierowników oddziałów, którzy obowiązani są przydzielać robotę odpowiednio do zdolności i zręczności robotników.

III. Szczególne postanowienia co do wykształcenia uczniów warsztatowych.

W myśl przepisów obowiązujących przy kolejach państwowych, mający być przyjęty uczeń musi mieć ukończone 14 lat i wykazać się świadectwem z ukończonej szkoły ludowej. Synowie służby i robotników, pracujących przy kolejach państwowych, mają pierwszeństwo przed innymi kandydatami. Przyjęcie następuje na podstawie pisemnej umowy. Nauka trwa najdłużej trzy lata. Jeżeli przyjęty uczeń był poprzednio na nauce zawodowej, który to stosunek rozwiązany został legalnie, natedy czas poprzedniej praktyki policzonym mu zostanie. Umowa może być zerwaną w prze-

ciągu pierwszych czterech miesięcy po przyjęciu, jeżeli inny czas próby umówionym nie został. Czas próby nie może przenosić trzech miesięcy i będzie do praktyki policzony. Uczeń może być zatrudniony tylko w czasie normalnym; praca pozagodzinowa, niedzielna i świąteczna jest wykluczona. Uczeń ma obowiązek uczęszczać do wskazanej mu przez kierownictwo warsztatów szkoły zawodowej lub przemysłowej. Uczeń z chwilą przyjęcia staje się członkiem kasy chorych i zakładu ubezpieczeń od wypadków. Po upływie czasu próby, otrzymuje uczeń płacę, która z początku wynosi 60 h dziennie, a w miarę pilności, użyteczności i stosunków lokalnych, podwyższoną zostanie przez naczelnika warsztatów na 70 h, K 1·10, 1·50, 1·90, a wyjątkowo nawet na K 2·30, którą to płacę uczeń otrzymać może po skończonym 18 roku życia i po odznaczeniu się szczególną zdolnością. Oprócz tego, po normalnem ukończeniu praktyki i po dobrem prowadzeniu się w ciągu tejże, może zarząd warsztatów przyznać uczniowi po 10 h za każdy dzień praktyki, które w gotówce wypłacone zostaną z chwilą wyzwolenia. O mieszkanie, utrzymanie i ubranie dla ucznia winni starać się ustawowi opiekunowie.

WSKAZÓWKI Z USTAWY O STOWARZYSZENIACH I ZGROMADZENIACH.

Austrya posiada dwie ustawy o stowarzyszeniach i zgromadzeniach, a mianowicie ustawę o stowarzyszeniach z 15 listopada 1867 roku i ustawę o zgromadzeniach z 15 listopada 1867 r.

Ustawa o zgromadzeniach uwzględnia następujące formy zgromadzeń:

1) Zgromadzenia pod gołem niebem i publiczne pochody;

2) Zgromadzenia ludowe względnie ogólnie dostępne;

3) Zgromadzenia ograniczone do zaproszonych gości;

4) Zgromadzenia wyborcze.

Na urządzenie zgromadzenia pod gołem niebem i publicznego pochodu musi się uzyskać pozwolenie władzy. W tym celu należy wnieść podanie na stemplu za 1 koronę do władzy politycznej (w miastach rządzących się własnym statutem, jak Kraków i Lwów, do dyrekcyi policyi, w innych miastach do starostwa), w którem czas, miejsce i cel zgromadzenia powinien

być dokładnie wymieniony; odnośnie do pochodów, należy podać także ulice, któremi pochód posuwać się będzie.

Zgromadzenia pod gołem niebem i pochodu może władza polityczna każdego czasu zabronić, musi jednakże w zawiadomieniu podać powody. W czasie obrad parlamentu i sejmów krajowych nie wolno jest odbywać zgromadzeń pod gołem niebem i publicznych pochodów w promieniu 38 kilometrów od miejsca, w którem się takowe odbywają.

O zgromadzeniach ludowych, względnie dostępnych, należy również władzę polityczną zawiadomić, podaniem na stemplu za 1 koronę, z podaniem czasu, miejsca i celu. Zgromadzenia te są ogólno dostępne i nie mogą być zwoływane przez stowarzyszenie. Każden obywatel austryacki ma prawo zwołać takie zgromadzenie, a w ustawie niema zastrzeżenia, że zwołujący musi mieć 24 lat (pełnoletni), chociaż przytrafiały się już zakazy z tem umotywowaniem, iż zwołujący nie jest pełnoletni. Zgromadzenia powyższe mogą być przez władze na podstawie § 6 ustawy o zgromadzeniach zakazane, a mianowicie: nietylko wtedy, jeżeli cel tychże sprzeciwia się kodeksowi karnemu, ale także ze względu na zagrożenie publicznego bezpieczeństwa i publicznego dobra (o tem wiemy bardzo dobrze).

W myśl rozstrzygnięcia najwyższego trybunału, działalność zgromadzenia ludowego istnieje tak długo, jak trwa, z tego względu wybór mężów zaufania i delegatów na tych zgromadzeniach jest niedopuszczalnym.

Zauważyć jeszcze należy, iż tak na zgromadzenia pod gołem niebem, jak również na zgromadzenia ludowe, władza ma prawo wysłać swojego zastępcę (komisarza rządowego) i że tenże ma prawo, jeżeli na zgromadzeniu zaszły okoliczności, kolidujące z kodeksem karnym, lub zagrażające porządkowi publicznemu, takowe rozwiązać.

Przechodzimy obecnie do tak zwanych zgromadzeń, ograniczających się do zaproszonych gości, które stanowią małą „sztuczkę“ ustawy o zgromadzeniach. Zgromadzenia te znane są pod nazwą „zgromadzenia na podstawie § 2 ustawy o zgromadzeniach“ (jakkolwiek pod paragraf ten pociągnąć można i zgromadzenia ludowe), znane są dostatecznie naszym towarzyszom. Zgromadzenia te są o tyle korzystne, iż nie potrzeba o ich odbyciu zawiadamiać władzy, że władza nie ma prawa wysyłać na nie swego reprezentanta i że na nich można dokonywać wybory mężów zaufania i delegatów. Robotnicy znają wartość tychże zgromadzeń i umieją korzyści z tychże wyzyskać. Nie dziwota więc, że starano się wszelkiemi środkami utrudnić ten sposób

zgromadzania się, interpretując ustawę fałszywie i wkładając w jej tekst wszystko to, czego tam niema. Ustawa mówi iż biorący udział w niezgłoszonem do władzy zgromadzeniu zaproszeni być muszą; więcej tam niema nic. Za pomocą sądów i policyi doprowadzono dzisiaj do tego, iż zwołujący zgromadzenie na podstawie § 2 ustawy o zgromadzeniach, pizestrzegać musi następujących przepisów:

1) każdy zaproszony musi mieć wystawione pisemne zaproszenie, opiewającc na jego własną osobę;

2) zapraszający musi prowadzić listę wszystkich zaproszonych i musi ich oprócz tego osobiście znać.

Władza ma prawo skontrolować, czy każden z obecnych ma zaproszenie i czy znanym jest zapraszającemu, po przeprowadzeniu jednak kontroli musi się oddalić.

Zgromadzenia wyborcze wolne są od zawiadomienia władzy i od obecności reprezentanta władzy wtedy tylko, gdy odbywają się w czasie rozpisanych wyborów i nie pod gołem niebem. O zgromadzeniach wyborczych, odbywających się nie w czasie peryodu wyborczego, należy rownież władzę zawiadomić.

* * *

Przechodzimy obecnie do omówienia ustawy o stowarzyszeniach. § 1 ustawy

mówi: Zakładanie stowarzyszeń dozwolone jest w myśl postanowienia tcj ustawy. Postanowienia te są jednakże tego rodzaju, iż dziwić się należy, że robotnicy austryaccy potrafili wywalczyć tyle stowarzyszeń. O założeniu stowarzyszenia zawiadomić się musi władzę krajową (w Galicyi namiestnictwo), a jeżeli rozchodzi się o stowarzyszenie na dwa kraje koronne względnie państwowe, ministerstwo, z przedłożeniem pięciu egzemplarzy statutów. Za cud prawdziwy uważać należy, jeżeli statuta znajdą łaskę u władzy i do wiadomości przyjęte zostaną. W § 6 mówi mianowicie ustawa: Jeżeli cel mającego się założyć stowarzyszenia względnie jego urządzenie sprzeciwia się ustawie, prawu, albo niebezpiecznem jest dla państwa, natedy władza krajowa może zabronić założenia takowego. Po rozwiązaniu organizacyi kolejarzy, kilku kolejarzy z Leoben chciało założyć czytelnię dla Leoben i okolicy. Namiestnictwo styryjskie zabroniło jednak założenia, motywując, iż mająca się założyć czytelnia ma na celu powołanie do życia rozwiązanej organizacyi kolejarzy. Prawdopodobnie mająca się założyć czytelnia była niebezpieczną dla państwa. Przyjęcie do wiadomości statutów stowarzyszenia zależy zwykle od „prądu“ u góry; w owym czasie prąd ten przedstawiali Badeni i Guttenberg.

Skoro stowarzyszenie znalazło łaskę

u władzy, względnie skoro w przeciągu czterech tygodni od wysłania statutów nie nadeszła odmowna odpowiedź, może stowarzyszenie rozpocząć swoją działalność.

Omawiając działalność stowarzyszenia, musimy wrócić znowu do zgromadzeń. Przedewszystkiem musi nowo założone stowarzyszenie odbyć zgromadzenie konstytuujące. O zgromadzeniu tem, jak również o wszystkich innych, urządzanych przez stowarzyszenie, należy zawiadomić władzę polityczną na 24 godzin przedtem, podaniem wolnem od stempla, z nadmienieniem, czasu, miejsca i porządku dziennego. Również podaniem bez stempla należy zawiadomić władzę o nazwiskach funkcyonaryuszy, wybranych na konstytuującem zgromadzeniu, jak również wybranych na późniejszych zgromadzeniach. Przy nazwisku przewodniczącego i zastępcy tegoż, należy podać dokładny adres.

Stowarzyszenie ma prawo odbywać zgrom. publiczne, stowarzyszeniowe, i członków, zawiadamiając o tem za każdą razą władzę. Jeżeli stowarzyszenie zamierza urządzić zgromadzenie, dostępne dla wszystkich, należy go wykazać jako „publiczne“, w przeciwnym razie władze uważać je będą za zgromadzenie stowarzyszeniowe dla członków, do których przystęp dozwolony jest tylko członkom.

Ustawa o stowarzyszeniach uznaje tylko

dwa rodzaje zgromadzeń: zgromadzenie członków i publiczne zgromadzenie stowarzyszenia. Na zgromadzenie członków mają wstęp tylko członkowie, podczas gdy na publiczne zgromadzenie stowarzyszenia ma każdy dostęp, w obradach jednak mogą brać udział tylko członkowie i zaproszeni goście. Zgromadzenia roczne, kwartalne lub miesięczne są zgromadzeniami, o których przewodniczący, względnie jego zastępca, winni są zawiadomić władzę, takowym przewodniczyć, względnie naznaczyć kogoś do przewodniczenia.

Dalsza działalność stowarzyszenia kierowaną być winna w myśl statutów.

Zauważyć jeszcze należy, że ustawa rozróżnia dwa rodzaje stowarzyszeń, a mianowicie: polityczne i niepolityczne. Niepolityczne stowarzyszenia mają prawo łączyć się ze stowarzyszeniami, pielęgnującemi te same cele, podczas gdy politycznem jest to wzbronione; niepolityczne stowarzyszenia zawiadamiają władze tylko o nazwiskach wybranych funkcyonaryuszy, a należeć do nich mogą nawet obcokrajowcy, kobiety i niepełnoletni, podczas gdy polityczne stowarzyszenia muszą w przeciągu trzech dni zawiadomić władzę o każdym wstępującym członku, a obcokrajowcy, niepełnoletni i kobiety nie mogą do nich należeć.

Nasze stowarzyszenia fachowe i zawodowe są „niepolityczne", nie wolno im za-

tem zajmować się polityką. Jeżeli jednak zachodzi potrzeba przeprowadzenia dyskusyi politycznej, nie należy zwoływać zgromadzenia stowarzyszeniowego, lecz niech pierwszy lepszy z towarzyszy zwoła zgromadzenie ludowe, albo lepiej jeszcze zgromadzenie na podstawie § 2 ustawy o zgromadzeniach. Obrad i uchwał takiego zgromadzenia do protokółu stowarzyszeniowego notować nie należy.

Na zgromadzenia stowarzyszeniowe ma władza prawo wysyłać swojego reprezentanta, gdyby jednak tenże się nie zjawił, i tak należy ściśle przestrzegać statutów, gdyż w Austryi jest zwyczaj, iż jeżeli za obywatelem nie stoi policyant, to stoi niezawodnie szpicel.

Dla informacyi naszych członków, podajemy tutaj wzory podań na wszelkiego rodzaju zgromadzenia.

I. Na zgromadzenie pod gołem niebem.

Świetne c. k. Starostwo!
(wzgląd.: Świetna c. k. Policyo!)

Stempel za
1 koronę

Podpisany zawiadamia, iż w dniu .... o godzinie .... rano (lub po południu), na placu .... pod gołem niebem zwołuje zgromadzenie ludowe z następującym porządkiem dziennym:

(tu wymienić porządek dzienny).

Na mocy § 3 ustawy o zgromadzeniach, podpisany uprasza: Świetne c. k. Starostwo (a względnie policya) zechce udzielić pozwolenia na odbycie zgromadzenia pod gołem niebem.

Data ....

(Podpis i adres).

II. Na zgromadzenie ludowe.

Świetne c. k. Starostwo!
(względnie policyo).

Stempel za
1 koronę

Podpisany zawiadamia, iż dnia .... o godzinie .... rano (lub po południu) w sali .... odbędzie się publiczne zgromadzenie z następującym porządkiem dziennym:

(tu wymienić porządek dzienny)

Podpisany uprasza:
Świetne c. k. Starostwo (a względnie policya) zechce niniejsze zawiadomienie przyjąć do wiadomości.

Data..............................

(Podpis i adres).

III. Na zgromadzenie stowarzyszeniowe.

Świetne c. k. Starostwo!
(względnie policyo).

W myśl § 15 ustawy o stowarzyszeniach, podpisani zawiadamiają, iż stowarzyszenie .... (względnie grupa miejscowa stowarzyszenia............) odbędzie zgromadzenie publiczne (albo walne) w dniu.......... o godzinie.......... w lokalu ......

....

z następującym porządkiem dziennym:

(tu wymienić porządek).

Podpisani upraszają:

Świetne c. k. Starostwo (a względnie policya) zechce niniejsze zawiadomienie przyjąć do wiadomości.

Za Stowarzyszenie....................
(względnie grupę m. stowarz.)

....

(pieczęć)

N. N. — sekretarz.

N. N. — przewodniczący.

DZIAŁ
INFORMACYJNY

Tabela do

na 200 K rocznego

Przy procencie niezdolności do pracy	Renta w koronach			Przy procencie niezdolności do pracy	Renta w koronach		
	rocznie	miesięcznie	dziennie		rocznie	miesięcznie	dziennie
1	1·20	0·10	0·002	26	31·20	2·60	0·088
2	2·40	0·20	0·006	27	32·40	2·70	0·092
3	3·60	0·30	0·010	28	33·60	2·80	0·096
4	4·80	0·40	0·012	29	34·80	2·90	0·100
5	6·—	0·50	0·016	30	36·—	3·—	0·104
6	7·20	0·60	0·020	31	37·20	3·10	0·106
7	8·40	0·70	0·022	32	38·40	3·20	0·110
8	9·60	0·80	0·026	33	39·60	3·30	0·114
9	10·80	0·90	0·030	34	40·80	3·40	0·116
10	12·—	1·—	0·032	35	42·—	3·50	0·120
11	13·20	1·10	0·036	36	43·20	3·60	0·124
12	14·40	1·20	0·040	37	44·40	3·70	0·126
13	15·60	1·30	0·044	38	45·60	3·80	0·130
14	16·80	1·40	0·048	39	46·80	3·90	0·134
15	18·—	1·50	0·052	40	48·—	4·—	0·136
16	19·20	1·60	0·054	41	49·20	4·10	0·140
17	20·40	1·70	0·058	42	50·40	4·20	0·144
18	21·60	1·80	0·062	43	51·60	4·30	0·146
19	22·80	1·90	0·064	44	52·80	4·40	0·150
20	24·—	2·—	0·068	45	54·—	4·50	0·154
21	25·20	2·10	0·072	46	55·20	4·60	0·156
22	26·40	2·20	0·074	47	56·40	4·70	0·160
23	27·60	2·30	0·078	48	57·60	4·80	0·164
24	28·80	2·40	0·082	49	58·80	4·90	0·166
25	30·—	2·50	0·084	50	60·—	5·—	0·170

obliczania rent

dochodu wypada:

Przy procencie niezdolności do pracy	Renta w koronach			Przy proceneie niezdolności do pracy	Renta w koronach		
	rocznie	miesięcznie	dziennie		rocznie	miesięcznie	dziennie
51	61·20	5·10	0·174	76	91·20	7·60	0·256
52	62·40	5·20	0·176	77	92·40	7·70	0·260
53	63·60	5·30	0·180	78	93·60	7·80	0·264
54	64·80	5·40	0·184	79	94·80	7·90	0·266
55	66·—	5·50	0 186	80	96·—	8·—	0·270
56	67·20	5·60	0·190	81	97·20	8·10	0·274
57	68·40	5·70	0·194	82	98·40	8·20	0·276
58	69·60	5·80	0·196	83	99·60	8·30	0·280
59	70·80	5·90	0·200	84	100 80	8·40	0·284
60	72·—	6·—	0·204	85	102·—	8·50	0·286
61	73·20	6·10	0·206	86	103·20	8·60	0·290
62	74·40	6·20	0·210	87	104·40	8·70	0·294
63	75·60	6·30	0·214	88	105·60	8·80	0·296
64	76·80	6·40	0·216	89	106·80	8·90	0·300
65	78·—	6·50	0·220	90	108·—	9·—	0·304
66	79·20	6·60	0·224	91	109·20	9·10	0·306
67	80·40	6·70	0·226	92	110·40	9·20	0·310
68	81·60	6·80	0·230	93	111·60	9·30	0·314
69	82·80	6·90	0·234	94	112·80	9·40	0·316
70	84·—	7·—	0·236	95	114·—	9·50	0·320
71	85·20	7·10	0·240	96	115·20	9·60	0·324
72	86·40	7·20	0·244	97	116·40	9·70	0·326
73	87·60	7·30	0·246	98	117·60	9·80	0·330
74	88·80	7·40	0·250	99	118·80	9·90	0·334
75	90·—	7·50	0·254	100	120·—	10·—	0·336

Fundusz pensyjny i prowizyjny austr. kolei państwowych.

Obowiązki członków i świadczenia funduszu.

Fundusz pensyjny. Wkładki członków wynoszą: 25% od płacy wstępnej (Anfangsgehalt), 50% od awansu, 3% od płacy miesięcznej.

Prawo do korzystania mają członkowie po 10-letniem należeniu w wysokości 40% ostatniej płacy.

Minimum K 800.

Za każdy rok, po 10-letniem należeniu, podwyższa się prawo członka o 2·4% rocznie.

Po 35-letniem należeniu ma członek prawo do 100%, czyli do pełnej płacy.

Dodatki na utrzymanie sierót. Sieroty, do 18 roku życia mają prawo do 1/5 pensyi, należnej ojcu.

Fundusz prowizyjny. Wkładki członków wynoszą: 4% od pensyi, względnie płacy (Lohn), maszyniści, maszyniści zastępcy, (Lokomotivführerstellvertreter) i palacze (Heizer) 6%.

Prawo do korzystania mają członkowie po 10-letniem należeniu, w wysokości 40% od ostatniej pensyi, względnie płacy.

Za każdy rok po 10-letniem należeniu, podwyższa się prawo o 2·4%.

Po 35-letniem należeniu ma członek prawo do 100%, czyli do pełnej płacy.

Prawa wdów. Wdowy mają prawo do 50% prowizyi, jakaby się jej mężom nale

żała. Minimum: dla wdów po podurzędnikach K 600; dla wdów po służbie K 400; dla wdów po strażnikach i robotnikach K 300.

Dodatki na wychowanie sierót. 1/5 prowizyi wdowiej dla każdego dziecka. Prowizya sierocińska dla wszystkich dzieci nie może przenosić 50% prowizyi wdowiej. Sieroty mają prawo do prowizyi do 18 roku życia, a jeżeli wykażą się, iż kończą nauki (Studiennachweis), do 24 roku życia.

Fundusz prowizyjny kolei cesarza Ferdynanda.

Wkładki członków wynoszą: dla tych, którzy wstąpili przed lub po 1 stycznia r. 1883: 25% od początkowej płacy (Anfangsgehalt); dla tych, którzy wstąpili przed 1 stycznia r. 1883: 50% od awansu i 3% miesięcznie od płacy; dla tych, którzy wstąpili po 1 stycznia 1883 r.: 7% od płacy.

Prawo do prowizyi mają członkowie po 10-letniem należeniu w wysokości 40% od ostatniej pensyi. Prawo to podwyższa się o 0·2% miesięcznie, rocznie o 2·4%. Członkowie osiągają prawo do 100% względnie do pełnej płacy po 35-letniem należeniu.

Wdowy mają prawo do 40% pensyi od ostatniej płacy męża. Najniższa pensya wynosi 200 K, najwyższa 4000 K.

Sieroty mają prawo do 10% pensyi, jakaby się należała ojcu, do 18 roku życia. Najwyższa pensya sierocińska dla każdego dziecka nie śmie przenosić 300 K.

Tablica wymiaru

na c. k. austr.

Tabela I.

Od płacy	Wymiar prowizyi												
	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
576	230	244	258	272	286	300	314	328	340	354	368	382	396
648	260	274	290	306	322	336	352	368	384	400	414	430	446
700	280	296	314	330	348	364	380	398	414	432	448	464	482
720	288	306	322	340	358	374	392	408	426	444	460	478	496
800	320	340	358	378	396	416	436	454	474	492	512	532	550
900	360	382	404	424	446	468	490	512	532	554	576	598	620
1000	400	424	448	472	496	520	514	568	592	616	640	664	688
1100	440	466	492	520	546	572	598	624	652	678	704	730	756
1200	480	508	538	566	596	624	652	682	710	740	768	796	826
1300	520	552	582	614	644	676	708	738	770	800	832	864	894
1400	560	594	628	660	694	728	762	796	828	862	896	930	964
1500	600	636	672	708	744	780	816	852	888	924	960	996	1032
1600	640	678	716	756	794	832	870	908	948	986	1024	1062	1100

Uwaga: Robotnik, który pobiera np. K 2·20 dziennej płacy, może opłacać fundusz prowizyjny tylko od $70^0/_0$ zarobku, jest zatem tylko od płacy rocznej w wysokości K 562·10

funduszu prowizyjnego

kolejach państwowych.

w koronach według lat												
23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
410	424	438	452	466	480	494	506	520	534	548	562	576
462	476	492	508	524	540	554	570	586	602	616	632	648
498	516	532	548	566	582	600	616	632	650	666	684	700
512	530	548	564	582	600	616	634	650	668	686	702	720
570	588	608	628	646	666	684	704	724	742	762	780	800
640	662	684	706	728	748	770	792	814	836	856	878	900
712	736	760	784	808	832	856	880	904	928	952	976	1000
784	810	836	862	888	916	942	968	994	1020	1048	1074	1100
854	884	912	940	970	998	1028	1056	1084	1114	1142	1172	1200
926	956	988	1020	1050	1082	1112	1144	1176	1206	1238	1268	1300
996	1030	1064	1098	1132	1164	1198	1232	1266	1300	1332	1366	1400
1068	1104	1140	1176	1212	1248	1284	1320	1356	1392	1428	1464	1500
1140	1178	1216	1254	1292	1332	1370	1408	1446	1484	1542	1562	1600

w funduszu prowizyjnym asekurowany. W razie sprowizyonowania po 30 latach otrzymuje K 494·65 rocznej prowizyi.

Tablica wymiaru pensyjnego

Tabela II.

Od płacy		Wymiar pensyjny											
		10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
1100	wszystkie stopnie płac urzędników i podurzędników	440	466	492	520	546	572	598	624	652	678	704	730
1200		480	508	538	566	596	624	652	682	710	740	768	796
1300		520	552	582	614	644	676	708	738	770	800	832	864
1400		560	594	628	660	694	728	762	796	828	862	896	930
1600		640	678	716	756	794	832	870	908	948	986	1024	1062
1800		720	764	806	850	892	936	980	1022	1066	1108	1152	1193
2000		800	848	896	944	992	1040	1088	1136	1184	1232	1280	1328
2200		880	932	986	1038	1092	1144	1196	1250	1302	1356	1408	1460
2400		960	1018	1076	1132	1190	1248	1306	1364	1420	1478	1536	1594
2600		1040	1102	1164	1228	1290	1352	1414	1476	1540	1602	1664	1726
2800		1120	1188	1254	1322	1388	1456	1524	1590	1658	1724	1792	1860
3000		1200	1272	1344	1416	1488	1560	1632	1704	1776	1848	1920	1992
3200		1280	1356	1434	1510	1588	1664	1740	1818	1894	1972	2048	2124
3600		1440	1526	1612	1700	1786	1872	1958	2044	2132	2218	2304	2390
4000		1600	1696	1792	1888	1984	2080	2176	2272	2368	2464	2560	2656
4400		1760	1866	1972	2076	2182	2288	2394	2500	2604	2710	2816	2922
4800		1920	2036	2150	2266	2380	2496	2612	2726	2842	2956	3072	3188
5200		2080	2204	2330	2454	2580	2704	2830	2954	3078	3204	3328	3452
5600		2240	2374	2508	2644	2778	2912	3046	3180	3316	3450	3584	3718
6400		2560	2714	2868	3020	3174	3328	3482	3636	3788	3942	4096	4250
7000		2800	2968	3136	3304	3472	3640	3808	3976	4144	4312	4480	4648
7600		3040	3222	3404	3588	3770	3952	4134	4316	4500	4682	4864	5016
8000		3200	3392	3584	3776	3968	4160	4352	4544	4736	4928	5120	5312
9000		3600	3816	4032	4248	4464	4680	4896	5112	5328	5544	5760	5976

na c. k. austr. kolejach państw.

w koronach według lat

22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
756	784	810	836	862	888	916	942	968	994	1020	1048	1074	1100
826	854	884	912	940	970	998	1028	1056	1084	1114	1142	1172	1200
894	926	956	988	1020	1050	1082	1112	1144	1176	1206	1238	1268	1300
964	996	1030	1064	1098	1132	1164	1198	1232	1266	1300	1332	1366	1400
1100	1140	1178	1216	1254	1292	1332	1370	1408	1446	1484	1524	1562	1600
1238	1282	1324	1368	1412	1454	1498	1540	1584	1628	1670	1714	1756	1800
1376	1424	1472	1520	1568	1616	1664	1712	1760	1808	1856	1904	1952	2000
1514	1566	1620	1672	1724	1778	1830	1884	1936	1988	2042	2094	2148	2200
1652	1708	1766	1824	1882	1940	1996	2054	2112	2170	2228	2284	2342	2400
1788	1852	1914	1976	2038	2100	2164	2224	2288	2350	2612	2476	2538	2600
1926	1997	2060	2128	2196	2262	2330	2396	2464	2532	2598	2666	2732	2800
2064	2136	2208	2280	2352	2424	2496	2568	2640	2712	2784	2856	2928	3000
2202	2278	2356	2432	2508	2586	2662	2740	2816	2892	2970	3046	3124	3200
2476	2564	2650	2736	2822	2908	2996	3082	3168	3254	3340	3428	3514	3600
2752	2848	2944	3040	3136	3232	3328	3424	3520	3616	3712	3808	3904	4000
3028	3132	3238	3344	3450	3556	36 0	3766	3872	3978	4084	4188	4294	4400
3302	3418	3532	3648	3764	3878	3994	4108	4224	4340	4454	4570	4686	4800
3598	3702	3828	3952	4076	4202	4326	4452	4576	4700	4826	4950	5076	5200
3852	3988	4122	4256	4390	4524	4660	4794	4928	5062	5196	5332	5464	5600
4404	4556	4710	4864	5018	5172	5324	5478	5632	5786	5940	6092	6246	6400
4816	4984	5152	5320	5488	5656	5824	5992	6160	6328	6496	6664	6832	7000
5228	5412	5594	5776	5958	6140	6324	6506	6688	6870	7052	7236	7418	7600
5504	5696	5888	6080	6272	6464	6656	6848	7040	7232	7424	7616	7808	8000
6192	6408	6624	6840	7056	7272	7488	7704	7920	8136	8352	8568	8784	9000

WYMIAR

dla służby,

dla			10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
			Wymiar prowizyi przedstawiony w procentach											
służby			40^{00}	42^{40}	44^{80}	47^{20}	49^{60}	52^{00}	54^{40}	56^{80}	59^{20}	61^{60}	64^{00}	66^{40}
dla wdowy	bezdzietnej		20^{00}	21^{20}	22^{40}	23^{60}	24^{80}	26^{00}	27^{20}	28^{40}	29^{60}	30^{80}	32^{00}	33^{20}
dla wdowy	z 1	dzieci	24^{00}	25^{44}	26^{88}	28^{32}	29^{76}	31^{20}	32^{64}	34^{08}	35^{52}	36^{96}	38^{40}	39^{84}
dla wdowy	z 2	dzieci	28^{00}	29^{68}	31^{36}	33^{04}	34^{72}	36^{40}	38^{08}	39^{76}	41^{44}	43^{12}	44^{80}	46^{48}
dla wdowy	z 3	dzieci	32^{00}	33^{92}	35^{84}	37^{76}	39^{58}	41^{60}	43^{52}	45^{44}	47^{36}	49^{28}	51^{20}	53^{12}
dla wdowy	z 4	dzieci	36^{00}	38^{16}	40^{32}	42^{48}	44^{64}	46^{80}	48^{96}	51^{12}	53^{28}	55^{44}	57^{60}	59^{76}
dla wdowy	z 5 i więcej	dzieci	40^{00}	42^{40}	44^{80}	47^{20}	49^{60}	52^{00}	54^{40}	56^{80}	59^{20}	61^{60}	64^{00}	66^{40}
sieroty	1		10^{00}	10^{60}	11^{20}	11^{80}	12^{40}	13^{00}	13^{60}	14^{20}	14^{80}	15^{40}	16^{00}	16^{60}
sieroty	2 i więcej		20^{00}	21^{20}	22^{40}	23^{60}	24^{80}	26^{00}	27^{20}	28^{40}	29^{60}	30^{80}	32^{00}	33^{20}

WYMIAR

dla służby,

dla			10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
			Wymiar pensyjny przedstawiony w procentach											
służby			40^{00}	42^{40}	44^{80}	47^{20}	49^{60}	52^{00}	54^{40}	56^{80}	50^{20}	61^{60}	64^{00}	66^{40}
dla wdowy	bezdzietnej		33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{39}	33^{33}	33^{33}
dla wdowy	z 1	dzieci	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}
dla wdowy	z 2	dzieci	46^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{66}
dla wdowy	z 3	dzieci	53^{33}	53^{33}	53^{33}	$5\,3^{33}$	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}
dla wdowy	z 4	dzieci	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60[illegible]	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}
dla wdowy	z 5 i więcej	dzieci	66^{66}	66^{68}	66^{66}	66^{68}	66^{68}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{68}	66^{66}	66^{66}	66^{66}
sieroty	1		16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}
sieroty	2 i więcej		33^{88}	33^{33}	33^{33}	33^{88}	33^{83}	33^{88}	33^{38}	33^{83}	33^{88}	83^{33}	33^{33}	33^{88}

PENSYJNY
wdów i sierót

według lat													
22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
podług ostatniej płacy													
68^{80}	71^{20}	73^{60}	76^{00}	78^{40}	80^{80}	83^{20}	85^{60}	88^{00}	90^{40}	92^{80}	95^{20}	97^{60}	100^{00}
33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}
40^{21}	40^{45}	40^{69}	40^{93}	41^{17}	41^{41}	41^{65}	41^{89}	42^{13}	42^{37}	42^{61}	42^{85}	43^{09}	43^{33}
47^{00}	47^{59}	48^{05}	48^{53}	49^{01}	49^{49}	49^{97}	50^{45}	50^{93}	51^{41}	51^{88}	52^{37}	52^{85}	53^{33}
53^{97}	54^{69}	55^{41}	56^{13}	56^{85}	57^{57}	58^{29}	59^{01}	59^{73}	60^{45}	61^{17}	61^{88}	62^{61}	63^{33}
60^{85}	61^{81}	62^{77}	63^{73}	64^{69}	65^{65}	66^{61}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}
66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}
16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}
33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}

PROWIZYJNY
wdów i sierót

według lat													
22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
podług ostatniej płacy													
66^{80}	71^{20}	73^{60}	76^{00}	78^{40}	80^{80}	83^{20}	85^{60}	88^{00}	90^{40}	92^{80}	95^{20}	97^{60}	100^{00}
33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}
40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}	40^{00}
46^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{66}	4[illegible]^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{66}	46^{66}
53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}	53^{33}
60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}	60^{00}
6[illegible]^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}	66^{66}
16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}	16^{66}
33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}	33^{33}

UWAGA.

W myśl § 12 statutów funduszu prowizyjnego, względnie § 13 statutów funduszu pensyjnego, wchodzi członek w prawa po 10-letniem należeniu.

Członkowi, który 5 lat należy do funduszu prowizyjnego lub pensyjnego, a który z powodu choroby lub też z powodu niewłasnowolnego uszkodzenia cielesnego staje się niezdolnym do służby i spensyonowanym być musi, liczy się prowizya lub pensya za 10 lat.

Odnośnie do tabeli I, II, III i IV należy zauważyć, iż jeżeli prowizya, względnie pensya urzędnika lub tegoż wdowy nie wynosi 800 K, podurzędnika lub tegoż wdowy 600 K, służby z roczną płacą lub tegoż wdowy 600 K, a służby z płacą miesięczną lub dzienną albo ich wdów 300 K, natedy w myśl § 13 statutów funduszu prowizyjnego i § 14 statutu pensyjnego wchodzą w prawa nadzwyczajna prowizya lub pensya, odpowiadająca powyższemu wymiarowi.

W razie pobierania renty albo też innych bocznych poborów, otrzymują poszkodowani tylko zwyczajną prowizyę względnie pensyę.

Obliczenie funduszu prowizyjnego lub pensyjnego, odnośnie do Tabeli III i IV, jest bardzo proste. Przykład: Wdowa po członku, który miał 14 lat praw i 1100 K pensyi, otrzymuje po jego śmierci Kor. 272·80 (1100×24·80% = K 272·80); w tym wypadku, jeżeli nie pobierał renty, otrzyma nadzwyczajną prowizyę Kor. 400, gdyby pobierał rentę tylko K 272·80.

Ta sama wdowa otrzymałaby, jeżeli jej mąż był członkiem 30 lat, K 366·63 prowizyi (1100×33·33 = 366·63), to znaczy pełnych 400 K, jeżeli nie pobiera renty.

Ogólne

w austryacko wę-

Zarząd kolei	Znaki na wozach	Zarząd lub kierownictwo
Linie		
C. k. austr. koleje państw.	K. K. St. B.	Ministeryum 11. Dyrekcyj
C. k. uprz. Tow. kolei Aussig-Teplic	A. T. E.	Rada zaw. Dyrekcya
C. k. uprz. Tow. półn. kolei czeskich	B. N. B.	Rada zaw. Dyrekcya
Uprz. kolej Busztechradzka	B. E. B.	Rada zaw. Dyrekcya
C. k. uprz. kolej Grac-Köflach	G. K. B.	Rada zaw. Dyrekcya
C. k. uprz. kolej półn. cesarza Ferdynanda	K. F. N. B.	Rada zaw. Dyrekcya
C. k. uprz. austr. kolej północno-zachodnia i połudn. półn.	Ö. N. W. B. S. N. D. V. B.	Centralny zarząd Dyrekcya
Uprz. austr. węg. Tow. kolei państwowych	St. E. G.	Rada zaw. Dyrekcya
C. k. uprz. kolej Wiedeń Aspang i Schneeberg . .	E. W. A.	Rada zaw. Dyrekcya
Linie wspólne		
C. k. uprz. kolej Koszycko-Bogumińska	Ks. Od.	Dyrekcya
C. k. uprz. Tow. kolei połudn. (linia austr.)	S. B.	Rada zaw. Gen. Dyrekcya

wiadomości

gierskich kolejach.

Siedziba	Długość w kilometrach	Liczba lokomotyw	Liczba pocztow. osob. i pakunk. wozów	Liczba wozów ciężarowych	Liczba personalu z wyjątkiem robotnik.
główne					
Wiedeń	11138	2304	5495	45529	41115
Cieplice	278	118	209	7146	1761
Praga	328	82	188	1923	1137
Praga	464	191	298	6921	3601
Wiedeń Grac	108	19	57	970	Urzędn. 16
Wiedeń	1422	555	1070	19714	10293
Wiedeń	1385	346	1001	7249	6514
Wiedeń	1392	493	1209	11029	7296
Wiedeń	132	33	131	352	500
z Węgrami					
Budapeszt	431	115	251	2776	1900
Wiedeń	1835	833	2035	15237	10681

Zarząd kolei	Znaki na wozach	Zarząd lub kierownictwo
		Koleje lokalne
Kolej lokalna Auspitz (w zarządzie kolej półn.) . . .	A. L.	Rada zawiadowcza
C. k. uprz. czeska kolej komercyalna	B. E. B.	Rada zaw. Dyrekcya
C. k. uprz. kolej Bozen-Meran	B. M. B.	Rada zaw. Dyrekcya
Berneńskie tow. kolei lokalnych	B. L. G.	Rada zaw. Kierow. ruchu
Towarz. tramwai parowych przedtem Kraus & C. . .	D. T. G.	Rada zaw. Dyrekcya
Kolej lokalna Insbruk-Hall .	J. H.	Rada zaw. Kierow. ruchu
C. k. uprz. kolej doliny Kromieryża	K. B.	Rada zaw. Dyrekcya
Kolej Morawsko-Ostrawska (Tow. berneńskich kolei lokalnych)	M. O. W.	Rada zaw. Kierow. ruchu
Tow. kolei lokalnych Mori-Arco-Riva	M. A. R.	Rada zaw. Kierow. ruchu
Kolej Mühlkreis	M. K.	Rada zaw. Kierow. ruchu
C. k. uprz. kolej lokalna Neutitschein	N. L. B.	Wydział nadz. Kierow. ruchu
Kolej doliny Pielach . . .	P. B.	Rada nadz. Kierow. ruchu
Salcburskie tow. kolejowe i tramwajowe	S. E. T. G.	Rada nadz. Kierow. ruchu
Tow. kolei lokaln. Salzkammergut	S. L. G.	Rada zaw. Dyrekcya
C. k. uprz. kolej lokalna Stauding-Stramberg	St. St. E. G.	Rada zaw. Kierow. ruchu

Siedziba	Długość w kilometrach	Liczba lokomotyw	Liczba pocztow., osob. i pakunk. wozów	Liczba wozów ciężarowych	Liczba personalu z wyjątkiem robotnik.

z tramwajami

Berno	7	we własnym zarządzie 2	2	2	10
Wiedeń	193	21	56	274	285
Wiedeń	31	9	27	103	93
Berno Mor.-Ostr.	10	10	23	6	62
Wiedeń	42	30	103	28	134
Insbruk	12	6	26	7	34
Linz	70	10	24	47	91
Berno Mor.-Ostr.	10	10	24	6	69
Bozen	24	4	11	28	36
Linz	58	5	14	35	41
Neutitschein	8	3	5	4	13
Wiedeń St. Pölten	49	4	14	51	23
Salzburg	39	8	30	30	41
Salzburg	73	11	53	55	83
Wiedeń Stauding	18	6	12	121	79

Zarząd kolei	Znaki na wozach	Zarząd lub kierownictwo
		Koleje lokalne
Kolej doliny Steyer	St. B.	Rada zaw. Dyrekcya
Kolej lok. Stramberg-Wernsdorf	St. Wf.	Rada zaw. Kierow. ruchu
Tow. akc. lok. kolei wiedeńskich	W. L.	Rada zaw. Kierow. ruchu
		Koleje
Kolej Achensee	A. E.	Rada zaw. Dyrekcya
Tow. kolei Gaisberg	G. G.	Rada zaw. Dyrekcya
Tow. kolei Kahlenberg . . .	K. E. G.	Rada zaw. Dyrekcya
		Koleje główne
Kolej Fünfkirchen-Bareser .	P. B. B.	Dyrekcya
Kolej Mohacs-Fünfkirchen .	M. P. B.	Dyrekcya ruchu
Kolej Raab-Ödenburg-Ebenfurth	R. Ö. E. E.	Zarząd. Dyrekcya ruchu
Królewsko-węg. koleje państwowe	M. A. B.	Dyrekcya
C. k. uprz. Tow. kolei południowych (linie węgierskie)	S. B. / D. B.	Dyrekcya ruchu

Siedziba	Długość w kilometrach	Liczba lokomotyw	Liczba pocztow., osob. i pakunk. wozów	Liczba wozów ciężarowych	Liczba personalu z wyjątkiem robotnik.
z tramwajami					
Steyr	48	5	27	74	39
Wiedeń Strammb.	8	2	3	10	9
Wiedeń	37	17 w. m. 13	34	243	145
zębate					
Salzburg	6	4	7	6	15
Salzburg	5	5	6	2	23
Wiedeń	5	6	18	6	32
na Węgrzech					
Budapeszt	68	9	29	173	perso nal węg. kol. państw.
Budapeszt	68	13	14	463	180
Budapeszt Ödenburg	219	23	66	273	411
Budapeszt	13936	2376	6450	48407	37747
Budapeszt	845	159	365	wspólne z liniami wschod.	1889

Zarząd kolei	Znaki na wozach	Zarząd lub kierownictwo
		Koleje lokalne
Połączone koleje Arad-Csanader	A. Cs. E. B.	Dyrekcya
Budapeszteńskie tow. akc. kolei lokaln.	B. L.	Generalna Dyrekcya
Kolej lokalna Budapeszt-St. Lörincz	B. Szt. L.	Dyrekcya
Kolej lokalna Eperies-Bartfa	E. B. B.	Dyrekcya Kierow. ruchu
Kolej lokalna Holicz-Göding	H. G. B.	Kierownictwo ruchu
Kolej lokal. Keszthely-Balatou-St. Ghörghy	K. B. G. B.	Dyrekcya
Kolej Nagy-Koroly-Somkuti	N. K. S. B.	Dyrekcya Kierow. ruchu
Kolej Szamostal	Sz. B.	Dyrekcya Kierow. ruchu
Kolej Terret-Kovaszna . . .	T. K. B.	Dyrekcya
Kolej lokalna Torontal . . .	T. H. E. B.	Dyrekcya Kierow. ruchu
Kolej lokalna Ungthal . . .	U. B. B.	Dyrekcya Kierow. ruchu
		Koleje w terenie
Bośniacko - Hercegowińskie koleje państwowe	B. H. St.	Dyrekcya
C. k. kolej wojskowa Banialuka-Doberlin	K. u. K. M. B.	Dyrekcya

Siedziba	Długość w kilometrach	Liczba lokomotyw	Liczba pocztow., osob. i pakunk. wozów	Liczba wozów ciężarowych	Liczba personalu z wyjątkiem robotnik.
węgierskie					
Arad	391	37	53	1391	592
Budapeszt	74	20	68	40	203
Budapeszt	8	5	22	22	41
Budapeszt Bartfa	45	3	16	33	53
Budapeszt	3	pożyczają od kolei ces. Ferdynanda			
Keszthely	10	3	4	4	18
Budapeszt Nagy-Kar.	85	4	12	117	48
Deės	334	16	45	488	228
Kovaszna	6	1	2	20	9
Becskerek	403	26	106	341	412
Budapesz Unghver	43	3	9	187	47
okupacyjnym					
Serajewo	669	120	183	1997	832
Banialuka	104	10	18	186	149

Znaki i kolory wozów towarowych.

Nazwa kolei	Znaki na bocznych ścianach	Kolory
Połączona kolej Arad-Csánad	A. Cs. E. V.	brunatno-czerwony
Kolej Alt-Damm-Colberg .	A. D. C. E.	brunatno-czerwony
„ Anzin		szary
Koleje państw. badeńskie	Baden z herbem	ciemno-zielony
„ „ bawarskie .	K. Bay Sts. B.	zielony
Koloje Bödeli	B. B.	brunatno-czerwony
Koleje państw. belgijskie	Etat Belge z lwem	bronzowy
„ lokalne bukowińskie	B. L. B.	srebrno-szary
Kolej busztychradzka .	B. E. B.	ciemno-zielone
„ północno-czeska . .	B. N. B.	szaro-żelaz.
Koleje komercyonalne czeskie	K. K. priv. B. C. B.	szary
Kolej czeska zachodnia . .	B. W. B.	szaro-żelaz.
„ Bozen-Meran . .	K. K. priv. B. M. B.	zielony
Kolej warszaw.-wrocławska	B. W. E.	ciemno-zielony
Koleje państw. bulgarskie .		szary
Kolej Chymay	Chimaj	brunatny
„ Dalsland	D. J. Sverige	brunatny
Koleje państw. duńskie .	Korona i D. S. B.	brunatny zielony biały
Kolej Emmenthal	E. B.	ciemno-szary
Kolej lokalna Eperies-Bartfaer	E. B. V.	srebrno-szary

Nazwa kolei	Znaki na bocznych ścianach	Kolory
Koleje alzacko-lotaryngskie	Els.-Lothr.	ciemno-szary
„ wschodnio-franc. .	Est	ciemno-brunatny wzgl. ziel.
„ państw. „ . .	Etat	szary
„ południowe „ . .	Midi	szary, wzgl. czarny
„ północne „ . .	Nord	szary
„ zachodnie „ . .	Ouest	szary albo żółty
Kolej Fünfkirchen-Barcs .	P. B. V.	srebrno-szary
„ Gottharda	G. B.	szary, biały albo bronzowo-czerwony
„ centralne belgij. . .	G. C. B.	szary albo brunatny
„ Guidovie-Padova . .	G. C. V.	zielony
„ Götebor-Halland .	G. H. B. Sverige	brunatno-żółty
Kolei lokaln. Gr. Priesen-Wernstadt-Auscha . . .	Gr. P. W. A.	zielony
Koleje Helsingborg-Hessleholms	H. H. J. Sverige	czerwono-brunatny
Kolej Jura-Neuchatel . . .	J. N.	szary
„ Jura-Limplon . . .	J. S.	ołowiano-szary albo czerwono-brunatny
Kolej południowo-włoska sieć adryatycka	R. A. / Italia	czerwony
Kolej włoska morza Śródziemnego	S. F. J. / R. M.	ciemno-szary
Kolej półn. cesarza Ferdynanda	K. F. N. B.	szary albo szaro-brun.
Kolej Kaschau-Oderberg .	Ks. Od.	srebrno-szary
Koleje lokalne kołomyj. .	K. L. B.	szary
Kolej Lwów-Bełzec . . .	E. L. B. T.	srebrno-szary
„ Ludwika	L. E. B.	szary
„ Langenthal-Huttwill	L. H. B +	ciemno-szary

Nazwa kolei	Znaki na bocznych ścianach	Kolory
Kolej Lütticb-Mastrich . .	L. M.	szary
Kolej wojskowa Banialuka-Doberlin	K. u. k. M. B.	ołowiano-szary
Kolej wielkoksiążęca meklenburgska Fryd.-Fr. .	Lloyd-Rostoch M. F. F. E. Korona	czerwono-brunatny
Kolej Main-Neckar . . .	M. N. E.	oliwno-zielony
„ Mohacs-Fünfkirchen	M. P. V.	srebrno-szary
Centralna kolej morawsko-szląząka	M. S. C. B.	brunatny
Kolej północno-brabancko-niemiecka	N. B. D. S.	ołowiano-szary albo biały
Kolej nowobrandenbursko-Friedlandzka	N. F. E.	czerwono-brynatny
Kolej Nagy-Kikinda-Nagy Becskerek	N. K. N. B. V. T.	szary
Kolej lokalna Neutitschein	N. L. B.	zielony albo szaro-brunatny
Centr. kolej niederlandzka	Central	ciemno-niebieski
Koleje państwowe niederlandzkie	lewa strona: chorągiew czerwono-biało-niebieska z herbem prawa strona: chorągiew z S. S. i Noordernet, Zuidernert albo Liegeois Limbourgois	ciemno-niebieski

Nazwa kolei	Znaki na bocznych ścianach	Kolory
Koleje państwowe norwegskie	Korona K. B. Norge „ K. F. B. „ „ M. B. „ „ E. H. B. „ „ H. S. B. „ „ E. H. B. „ „ N. H. J. „ „ S. B. „	szary
Otomańska kolej Salonika-Monastyr	*) C. F. O. S. M.	szary
Koleje wschodn. { sieć Konstantynopolit. sieć Salonicka .	*) C. O. Salonique	szary
Tow. austr. kolei lokal. .	OE. L. E. G.	ciemnozielony
Austr. kolej półn.-zachodnia	Ö. N. W. B.	zielony
Austr. koleje państwowe .	K. k. St. B.	
Tow. austr.-węgerskie kolei państwowej	St. E. G.	szary albo szarobrunatny
Kolej obw. Osthavelländisch	O. H. K. B.	czerwony
Koleje państwowe oldenburgskie	Korona i Oldenburg	brunatnoczerwony
Kolej orleańska	P. O.	ciemnobrunatny
Kolej Parma-Suczawa . .	F. P. S.	zielony
Koleje westfalskie	Pfalz. B.	czerwonobrunatny
„ państwowe pruskie	Orzeł z odznaką dyrekcyi	
Kolej śródziemnomorska Paryż-Lyon	P. L. M.	szary
Kolej księcia Henryka . .	Prinz Henri	szary albo czerwonobrunatny
Koleje rumuńskie	C. F. R.	szary
Kolej Reggio d'Emilia . .	F. R. E.	jasnoszary
Kolej Raab-Oedenburg-Ebenfurt	R. Ö. E. B.	srebrnoszary
Kolej Reichenberg-Gablonz Tannwald	R. G. T. E.	szary
Kolej lok. Reichenau-Solnitz	R. S. M. D.	zielony

Nazwa kolei	Znaki na bocznych ścianach	Kolory
Kolej Val de Travers . .	R. V. d. T.	szary
Centr. kolej szwajcarska .	S. C. B.	szary, biały albo czerwony
Szwajcarska kolej północ.-wschodnia	N. O. B.	szary
Szwajcarska kolej Seethal	S. T. B.	szary
Szwajcarska kolej południ.-wschodnia . , ...	S. O. B.	szary
Koleje państ. serbskie . .	C. E. S.	ciemno-szary
Tow. kolej południowej .	S. B. / D. V.	srebrno-szary
Kolej Santhia-Biella . . .	S. F. T.	jasno-szary
Koleje państ. szwedzkie	Korona S. J. Sverige	czerwono-brunatny albo szaro-biały
Kolej Sihl-Thal	Sihl-T. B.	szary
„ Skane-Halland . .	S. H. J. Sverige	czerwono-brunatny
Niemieckie południ.-północ. koleje	S. N. D. V. B.	zielony
Koleje Stargard-Cüstriner	St. C. E.	czerwono-brunatny
Koleje lok. styryjskie .	St. C. E. Herb B.	srebrno-szary
Koleje lok. Stauding-Stramberg	St. St. E. B.	zielony albo szaro-brunatny
Tow. kolei Veneta	S. V.	zielony
Kolej lokalna Toroutol . .	T. H. E. V.	szary
„ Thurnsee	T. S. B.	szary
„ Toess-Tal	T. T. B.	szary

Nazwa kolei	Znaki na bocznych ścianach	Kolory
Koleje państw. węgierskie: Sieć centralna	M. A. V.	ciemno-szary
Linia Sunia-Broder .	M. A. V. / S. B.	ciemno-szary
„ Sissek-Doberlin	M. A. V. / Sz. D.	ciemno-szary
Kolej Werona-Caprino . .	F. V. C.	ciemno-szary
„ Valle-Seriana . . .	F. V. S.	ciemno-zielony
Połączone koleje szwajcarskie	V. S. B.	zielony albo czerwony
Kolej Wismar-Karczo . .	W. K. E.	ciemno-zielony
„ Warsz.-wiedeńska .	W. W.	czerwono-brunatny
Kolej Wiedeń-Pottendorf-Wiener-Neustadt . . .	W. P. B.	srebrno-szary
Kolej Wiedeń-Aspang .	K. K. pr. E. W. A.	ciemno-szary
Koleje państwowe wirtemberskie	K. W. St. E.	zielony
Kolej Weimar-Gera . . .	Weimar-Gera	czerwono-brunatny
„ Werra	Werra E.	zielony albo czerwono-brunatny

Przeciętna waga wozów na c. k. kolei państwowej.

Oznaczenie wozu: Gatunek	Oznaczenie wozu: Serya	Ilość osi 2	Ilość osi 3	Ilość osi 4
		waga wozu w tonach		
a) **Wozy osobowe**.				
Wozy przedziałowe (Coupe-Wag.)	A, AB, ABC, B.	9·0	—	—
	BC, C,	8·0	—	—
Wozy komisyjne (Aussichtswag.)	A^r, AB^r	9·0	—	—
Bezpośrednie wozy dla kolei lokalnych (Interkommunikationswagen für Lokal- u. Sekundärzüge)	A^i, AB^i, B^i	10·5	—	—
	BC^i	11·5	—	—
	C^i	10·0	—	—
	BC^i, C^i (Typ kolei lokalnych)	8·5	—	—
	A^s, AB^s ABC^s ACS, BS, BC^s, C^s	7·5	—	—
	B^u	10·5	—	—
	C^u	10·0	—	—
	Aa	—	—	34·0
Bezpośrednie wozy dla pociągów pospiesznych (Interkommunikationswagen für Schnellzüge)	ABa	—	—	32·0
	Ba	—	—	33·5
	Ca	—	—	30·5

Bezpośrednie wozy dla pociągów pospiesznych (Interkommunikationswagen für Schnellzüge . .	A^e, B^e, AB^e, ABC^*	13·0	17·0	—
	BC^e, C^e	12·0	16·0	—
b) **Wozy ciężarowe.**				—
Mały konduktorski wóz (kleine Conduct.-Wagen)	D	9·0	—	—
Duży konduktorski wóz (grosse Conduct.-Wagen	D^c	10·0	15·5	—
Kombinowany wóz osobowy, pocztowy, pakunkowy i dla konduktora pocztowego	BF, CF, CD, BCD^*	8·5	—	—
	DF, Fk	10·0	—	—
	CF^e, DB^e	—	15·5	—
	CD^u	11·0	—	—
Ambulans pocztowy	F	10·0	18·0	—
" " z pojedyn. osiami	Fa	—	—	18.0
" " ze sztel. obrotow.	Fa	—	—	32.0
Wozy towarowe kryte	G, G^d, G^h, G , G^r, Gr^t, G^S, Gs^c, G	7·0	—	—
	Gsm	7·5	—	—
Kryte wozy towarowe duże . .	Gg	8·0	—	—
" " " " . .	G^e, G^{de}, G^{ge}	9·0	—	—
" " " " . .	G^cg	10·5	—	
" " " " . .	Ga	—	—	18·0
" " " " . .	Gag	—	—	13·0

(Ciąg dalszy str. 142)

Oznaczenie wozu		Ilość osi		
Gatunek	Serya	2	3	4
		waga wozu w tonach		
Koniarki	H, Ha	6·5	—	—
Lory (Plateau u. Schemelwagen)	I, In, Int, Ir, Is, Ih	5·5	7·0	—
	Ih^e, In^e, I^e, Ikh, Ik	7·5	—	—
	Ia, Ina	—	—	12·5
Węglarki, koksiarki, wapniarki, kruszcowe	K, Kc, Kk, Km, Kz z drewnianą skrzynią	6·0	—	—
	Kz z żelazną skrzynią	7·0	—	—
Węglarki wielkie	Ke	8·0	—	—
„ drzewne	Kh	6·5	—	—
Wolarki	L	6·0	—	—
Świniarki małe	M	7·5	—	—
„ duże	Me	11·5	—	—

UWAGA. Wozy kolei obcych, dworskie, salonki, komisyjne, inspekcyjne, jak również wozy specyalne (do spania, restauracyjne, dla piwa, mięsa, rezerwoarowe, stabilki do ogrzewania parą, wozy do armat) mają wagę wykazaną na wozach.

Podanie o krótki urlop.

Świetna Dyrekcyo!

Rubrum:

N. N. konduktor
z Czortkowa
prosi
jak wewnątrz.

Z powodu załatwienia bardzo ważnej okoliczności familijnej, a mianowicie: (tu wymienić powód) uprasza podpisany o łaskawe udzielenie pięciodniowego urlopu, począwszy od dnia...... do dnia..... miesiąca............. roku.......

Czortków, dnia.................... 190...

(Podpis i adres).

Podanie o urlop dla poratowania zdrowia.
(Erholungsurlaub).

Świetna Dyrekcyo!

Rubrum:

N. N. konduktor
z Krakowa
prosi
jak wewnątrz

Z powodu przebycia zapalenia płuc, które zdrowie moje zupełnie zrujnowało, potrzebują, jak załączone świadectwo lekarskie wskazuje, czterotygodniowego urlopu, o którego łaskawe udzielenie upraszam.

Kraków, dnia.......................190...

(Podpis i adres).

Należy dołączyć
świadectwo lekarskie

Podanie o przyjęcie do funduszu prowizyjnego.

Świetna Dyrekcyo!

Rubrum:
N. N.
robotnik sekc.
z Tarnowa
prosi
jak wewnątrz

Podpisany, obywatel austryacki, liczący lat..... jak załączona metryka wskazuje, służący przy c. k. kolei państwowej w........................od lat....... w charakterze robotnika sekcyjnego, uprasza o łaskawe przyjęcie do funduszu prowizyjnego.

Tarnów, dnia.....................190...

(Podpis i adres).

Należy dołączyć metrykę chrztu.

Podanie o przeniesienie.

Świetna Dyrekcyo!

Rubrum:
N. N.
zwrotniczy
z N. Sącza
prosi ak
wewnątrz.

Opierając się na następujących okolicznościach, uprasza podpisany o łaskawe przeniesienie do .... w tym samym charakterze służbowym.

Przeniesienie to, da mi możność lepszego wykształcenia mojego 10-letniego syna, za którego utrzymanie nie jestem w stanie osobno płacić w obcem miejscu i umożliwi mi wykonywanie rodzicielskiej opieki i dozoru.

Inny powód:

Podpisany nie mogąc wyżyć ze skromnej pensyi jaką pobiera. uprasza o łaskawe przeniesienie w tym samym charakterze służbowym do ....

W mieście tem żyje bowiem rodzina mojej żony, która pragnie mi dopomódz, udzielając mi bezpłatnie mieszkanie.

N, Sącz, dnia .... 190—

(Podpis i adres).

Podanie o wsparcie.

Świetna Dyrekcyo!

Rubrum:
N. N.
przesuwacz
z Zagórza
prosi
jak wewnątrz.

Podpisany, pozbawiony wszelkich środków i dręczony przez wierzycieli, znajduje się w tak ciężkiem położeniu, iż zmuszony jest udać się do Swietnej Dyrekcyi z uniżoną prośbą o łaskawe przyznanie mu zapomogi.

W myśl załączonego świadectwa, żona moja jest od dłuższego czasu chora. Z tego powodu, jak również z powodu obarczenia trojgiem dz eci, mimo największej oszczędności popadłem w tak przykre położenie, iż absolutnie rady sobie dać nie mogę.

Ponieważ dotąd spełniałem moje obowiązki służbowe ku zupełnemu zadowoleniu moich przełożonych, a jeszcze nigdy nie otrzymałem wsparcia, upraszam Świetną Dyrekcyę o łaskawe przyznanie mi zapomogi, w przeciwnym bowiem razie grozi mi zupełna ruina.

Zagórz, dnia.................... 190...

(Podpis i adres).

Dołączyć świadectwo lekarskie chorej żony.

Podanie z powodu pominięcia w awansie.

Świetna Dyrekcyo!

Rubrum:
N. N.
konduktor
z Kołomyi
prosi
jak wewnątrz

Podpisany zawiadamia, iż po raz wtóry pominięty został w awansie. Przedstawienie niniejsze nie czynię z próżności lub z przecenienia mojej osoby lub służby, ale jestem ojcem czworga dzieci, dla którego nie jest obojętne położenie materyalne. Oprócz tego pominięcie to rzuca na mnie złe światło, które bezwarunkowo w interesie mojej rodziny usunąć jestem obowiązany.

Nie powołuję się na kolegów, mimo dłuższego czasu służby, ale zaznaczyć muszę, iż obowiązki moje wypełniam bez zarzutu i że pod względem wiedzy i zaufania nie stoję niżej od nich.

Pominięcie to spowodowało mi niezasłużoną boleść i uszczuplenie materyalnych dochodów i z tego powodu jestem zmuszony udać się do Świetnej Dyrekcyi z uniżoną prośbą, by zechciała albo dodatkowo mnie zaawansować, albo też powiadomić mnie o przyczynie pominięcia o awansie.

Sprawę moją oddaję w ręce Świetnej Dyrekcyi z całem zaufaniem i spodziewam się przychylnego załatwienia tejże.

Kołomyja, dnia .... 190..

(Podpis i adres).

Zasady cen regie.

Zarząd kolejowy	pociąg osob.			pociąg posp.		
	I	II	III	I	II	III
	w hal. od osoby			kilom.		
A. T. B. . .						
K. F. N. B.	1·5	1·0	0·5	1·5	1·0	0·5
K. k. St. B.						
B. E. B. . .	1·5	1·0	0·5	—	—	—
B. N. B. . .	1·5	1·0	0·5	2·0	1·5	1·0
Bośn. Herc.						
St. B. . . .	1·6	1·2	0·8	—	—	—
B. M. B. .	2·0	—	1·0	—	—	—
B. E. B. . .	3·2	1·6	0·8	3·2	1·6	0·8

Zarząd kolejowy	pociąg osob.			pociąg posp.		
	I	II	III	I	II	III
	w hal. od osoby i kilom.					
K Od. B.						
ö. L.	3·0	1·5	0·8	3·0	1·5	0·8
K. k. Mil. B.	1·8	1·2	0·6	—	—	—
Ö. N. W. B.	2·0	1·2	0·7	2·5	1·5	1·0
St. E. G. .		0·5	0·5	2·0	1·5	1·0
Kolej poł. .	1·8	0·9	0·6	2·7	1·3	0·9
E. W. A. .	2·0	1·5	1·0	—	—	—
Schneeberg.	50% zwykł. ceny			—	—	—
D. D. S. G.	1/5 zwykłej ceny			—	—	—

Adresy organizacyjne.

Ogólno-zawodowe Stowarzyszenie i pomocy prawnej dla Austryi.

(Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.)

Przewodniczący: Józef Grüll, Wiedeń V/1, Postfach.

Centralny sekretaryat: Józef Tomschik, Wiedeń V/1, Postfach.

Sekretaryat dla Czech: Władysław Zapotocky, Žižkov obok Pragi, Havličkowa ul. 47.

Sekretaryat dla Galicyi i Bukowiny: Kazimierz Kaczanowski, Kraków, Grodzka 55.

Mąż zaufania dla Vorarlbergu: Franciszek Pechota, Bregenz, Schwanenstrasse 573.

Mąż zaufania dla Tryestu: Józef Kopač, Triest, via Boschetto, 3.

Mąż zaufania dla Tyrolu południowego: Dr. Seweryn Kolmano, Tryest.

Adresy pism:

„Eisenbahner“ Wien, V/1, Postfach.

„Železnični zřizenec“, Žižkov, obok Pragi ulica Hafiličkova 47.

„Kolejarz“, Kraków, ul. Grodzka 55.

„Rdeči prapor“ Tryest, via Boschetto 3.

„Batocio“, Trient.

DZIENNICZEK

NA ROK 1905

1. Niedziela.

2. Poniedziałek.

3. Wtorek.

4. Środa.

5. Czwartek.

6. Piątek.

7. Sobota.

8. Niedziela.

9. Poniedziałek.

10. Wtorek.

11. Środa.

12. Czwartek.

13. Piątek.

---

14. Sobota.

---

15. Niedziela.

---

16. Poniedziałek.

17. Wtorek.

18. Środa.

19. Czwartek.

20. Piątek.

21. Sobota.

22. Niedziela.

23. Poniedziałek.

24. Wtorek.

25. Środa.

26. Czwartek.

27. Piątek.

28. Sobota.

29. Niedziela.

30. Poniedziałek.

31. Wtorek.

1. Środa.

2. Czwartek.

3. Piątek.

4. Sobota.

5. Niedziela.

6. Poniedziałek.

7. Wtorek.

8. Środa.

9. Czwartek.

10. Piątek.

11. Sobota.

12. Niedziela.

13. Poniedziałek.

14. Wtorek.

15. Środa.

16. Czwartek.

17. Piątek.

18. Sobota.

19. Niedziela.

20. Poniedziałek.

21. Wtorek.

22. Środa.

23. Czwartek.

24. Piątek.

25. Sobota.

26. Niedziela.

27. Poniedziałek.

28. Wtorek.

1. Środa.

2. Czwartek.

3. Piątek.

4. Sobota.

5. Niedziela.

6. Poniedziałek.

7. Wtorek.

8. Środa.

9. Czwartek.

10. Piątek.

11. Sobota.

12. Niedziela.

13. Poniedziałek.

14. Wtorek.

15. Środa.

16. Czwartek.

17. Piątek.

18. Sobota.

19. Niedziela.

20. Poniedziałek.

21. Wtorek.

22. Środa.

23. Czwartek.

24. Piątek.

25. Sobota.

26. Niedziela.

27. Poniedziałek.

28. Wtorek.

29. Środa.

30. Czwartek.

31. Piątek.

1. Sobota.

2. Niedziela.

3. Poniedziałek.

4. Wtorek.

5. Środa.

6. Czwartek.

7. Piątek.

8. Sobota.

9. Niedziela.

10. Poniedziałek.

11. Wtorek.

12. Środa.

13. Czwartek.

14. Piątek.

15. Sobota.

16. Niedziela.

17. Poniedziałek.

18. Wtorek.

19. Środa.

20. Czwartek.

21. Piątek.

22. Sobota.

23. Niedziela.

24. Poniedziałek.

25. Wtorek.

26. Środa.

27. Czwartek.

28. Piątek.

29. Sobota.

30. Niedziela.

1. Poniedziałek.

2. Wtorek.

3. Sroda.

4. Czwartek.

5. Piątek.

6. Sobota.

7. Niedziela.

8. Poniedziałek.

9. Wtorek.

10. Środa.

11. Czwartek.

12. Piątek.

13. Sobota.

14. Niedziela.

15. Poniedziałek.

16. Wtorek.

17. Środa.

18. Czwartek.

19. Piątek.

20. Sobota.

21. Niedziela.

22. Poniedziałek.

23. Wtorek.

24. Środa.

25. Czwartek.

26. Piątek.

27. Sobota.

28. Niedziela.

29. Poniedziałek.

30. Wtorek.

31. Środa.

1. Czwartek.

2. Piątek.

3. Sobota.

4. Niedziela.

5. Poniedziałek.

6. Wtorek.

7. Środa.

8. Czwartek.

9. Piątek.

10. Sobota.

11. Niedziela.

12. Poniedziałek.

13. Wtorek.

14. Środa.

15. Czwartek.

16. Piątek.

17. Sobota.

18. Niedziela.

19. Poniedziałek.

20. Wtorek.

21. Środa.

22. Czwartek.

23. Piątek.

24. Sobota.

25. Niedziela.

26. Poniedziałek.

27. Wtorek.

28. Środa.

29. Czwartek.

30. Piątek.

1. Sobota.

2. Niedziela.

3. Poniedziałek.

4. Wtorek.

5. Środa.

6. Czwartek.

7. Piątek.

8. Sobota.

9. Niedziela.

10. Poniedziałek.

11. Wtorek.

12. Środa.

13. Czwartek.

14. Piątek.

15. Sobota.

16. Niedziela.

17. Poniedziałek.

18. Wtorek.

19. Środa.

20. Czwartek.

21. Piątek.

22. Sobota.

23. Niedziela.

24. Poniedziałek.

25. Wtorek.

26. Środa.

27. Czwartek.

28. Piątek.

29. Sobota.

30. Niedziela.

31. Poniedziałek.

1. Wtorek.

2. Środa.

3. Czwartek.

4. Piątek.

5. Sobota.

6. Niedziela.

7. Poniedziałek.

8. Wtorek.

9. Środa.

10. Czwartek.

11. Piątek.

12. Sobota.

13. Niedziela.

14. Poniedziałek.

15. Wtorek.

16. Środa.

17. Czwartek.

18. Piątek.

19. Sobota.

20. Niedziela.

21. Poniedziałek.

22. Wtorek.

23. Środa.

24. Czwartek.

25. Piątek.

26. Sobota.

27. Niedziela.

28. Poniedziałek.

29. Wtorek.

30. Środa.

31. Czwartek.

1. Piątek.

2. Sobota.

3. Niedziela.

4. Poniedziałek.

5. Wtorek.

6. Środa.

7. Czwartek.

8. Piątek.

9. Sobota.

10. Niedziela.

11. Poniedziałek.

12. Wtorek.

13. Środa.

14. Czwartek.

15. Piątek.

16. Sobota.

17. Niedziela.

18. Poniedziałek.

19. Wtorek.

20. Środa.

21. Czwartek.

22. Piątek.

23. Sobota.

24. Niedziela.

25. Poniedziałek.

26. Wtorek.

27. Środa.

28. Czwartek.

29. Piątek.

30. Sobota.

1. Niedziela.

2. Poniedziałek.

3. Wtorek.

4. Sroda.

5. Czwartek.

6. Piątek.

7. Sobota.

8. Niedziela.

9. Poniedziałek.

10. Wtorek.

11. Środa.

12. Czwartek.

13. Piątek.

14. Sobota.

15. Niedziela.

16. Poniedziałek.

17. Wtorek.

18. Środa.

19. Czwartek.

20. Piątek.

21. Sobota.

22. Niedziela.

23. Poniedziałek.

24. Wtorek.

25. Środa.

26. Czwartek.

27. Piątek.

28. Sobota.

29. Niedziela.

30. Poniedziałek.

31. Wtorek.

1. Środa.

2. Czwartek.

3. Piątek.

4. Sobota.

5. Niedziela.

6. Poniedziałek.

7. Wtorek.

8. Sroda.

9. Czwartek.

10. Piątek.

11. Sobota.

12. Niedziela.

13. Poniedziałek.

14. Wtorek.

15. Środa.

16. Czwartek.

17. Piątek.

18. Sobota.

19. Niedziela.

20. Poniedziałek.

21. Wtorek.

22. Środa.

23. Czwartek.

24. Piątek.

25. Sobota.

26. Niedziela.

27. Poniedziałek.

28. Wtorek.

29. Środa.

30. Czwartek.

1. Piątek.

2. Sobota.

3. Niedziela.

4. Poniedziałek.

5. Wtorek.

6. Sroda.

7. Czwartek.

8. Piątek.

9. Sobota.

10. Niedziela.

11. Poniedziałek.

12. Wtorek.

13. Środa.

14. Czwartek.

15. Piątek.

16. Sobota.

17. Niedziela.

18. Poniedziałek.

19. Wtorek.

20. Środa.

21. Czwartek.

22. Piątek.

23. Sobota.

24. Niedziela.

25. Poniedziałek.

26. Wtorek.

27. Środa.

28. Czwartek.

29. Piątek.

30. Sobota.

31. Niedziela.

Podatek osobisto-dochodowy.

Podatek osobisto-dochodowy wynosi rocznie przy dochodzie:

Stopień	od więcej niż	do włącznie	Podatek	
	koron		K	h
1	1200	1250	7	20
2	1250	1300	8	—
3	1300	1350	8	80
4	1350	1400	9	60
5	1400	1500	10	80
6	1500	1600	12	--
7	1600	1700	13	60
8	1700	1800	15	20
9	1800	1900	16	80
10	1900	2000	18	40
11	2000	2200	20	—
12	2200	2400	24	—
13	2400	2600	28	—
14	2600	2800	32	—
15	2800	3000	36	—
16	3000	3200	40	—
17	3200	3400	44	—
18	3400	3600	48	—
19	3600	3800	54	—
20	3800	4000	60	—
21	4000	4400	68	—
22	4400	4800	78	—
23	4800	5200	88	—
24	5200	5600	98	—
25	5600	6000	110	—
26	6000	6600	124	—
27	6600	7200	142	—
28	7200	7800	160	—
29	7800	8400	180	—
30	8400	9200	202	—

Przepisy pocztowe.

I. Opłata za listy wynosi:

W miejscu nadania i do miejscowości należących do okręgu doręczeń poczty nadawczej do wagi 20 gramów . . .	6	h.
Zaś nad 20 do 250 gramów	12	„
Do wszystkich innych miejscowości Austryi, Węgier, Bośni i Hercegowiny, Niemiec, do wagi 20 gramów	10	„
A nad 20 do 250 gramów	20	„
Do innych państw w Europie, do zaeuropejskich krajów za każde 15 gramów lub część tychże	25	„
Do Szwajcaryi za każde 20 gramów . .	25	„

II. Opłata za karty korespondencyjne.

W miejscu i do wszystkich miejscowości w Austryi, Węgrzech, Bośni i Hercegowinie, tudzież w Niemczech i Czarnogórze za pojedynczą	5	„
Za podwójną kartę zaś (t. j. za kartę z opłaconą odpowiedzią)	10	„
Do innych państw w Europie i do zaeuropejskich za pojedynczą	10	„
Za podwójną kartę zaś	20	„

III. Opłata za druki.

Wynosi do wszystkich miejsc w Austryi, Węgrzech, Bośni, Hercegowinie i Niemczech:

	do	50 gramów	. . . .	3 h.
nad	50	„ 100 „	. . . .	5 „
„	100	„ 250 „	. . . .	10 „
„	250	„ 500 „	. . . .	20 „
„	500	„ 1 kilograma	. . . .	30 „

Do innych krajów w Europie i do zaeuropejskich, za każde 50 gramów 5 h.

IV. Opłata za próbki (towarów).

Należy się w Austryi, Bośni Hercegowinie i w Niemczech do wagi 250 gr. 10 h., nad 250 do 350 gramów 20 h.

Do innych krajów Europy za każde 50 gramów 5 h. najmniej jednak 10 h.

V. Opłaty za przekazy.

Blankiet przekazowy kosztuje 2 h., zaś należytości za przekaz wynoszą: w Austryi i do Węgier do 20 K 10 h., nad 50 do 100 K 20 h., nad 100 do 300 K 40 h., nad 300 do 600 K 60 h., nad 600 do 1000 K. 1 K.

VI. Zlecenie (mandaty pocztowe).

Blankiet na zlecenie kosztuje 2 h., zaś na zlecenie pobiera się:

a) opłatę listową wraz z należytością rekomendacyjną, jak za każdy inny list polecony;

b) w razie ściągnięcia 10 h., za każdy dokument (pozycyę) i nadto należytość zą przesłanie ściągniętej kwoty przekazem poczt.

Należytość ad a) płaci nadawca listu ze zleceniem z góry, należytość ad b) ściąga się z inkasowej sumy.

Za zwrot nieopłaconego zlecenia (dokumentu) lub za wysłanie dokumentu do innego adresata, nic się nie należy.

VII. Pakiety bez podanej wartości.

Opłata za pakiety bez podanej wartości, wymierza się na podstawie odległości między miejscem nadania i przeznaczenia, a nadto podług wagi, a to:

do wagi 5 kilogramów

a) na odległość do 10 geogr. mil (I. strefa) 30 h

b) na dalszą odległość . . . . . . 60 „

VIII. Listy pieniężne i inne przesyłki (w Austryi) z podaną wartością.

Za przesyłki z podaną wartością pobiera się oprócz t. zw. porta, także należytość asekuracyjną (od wartości) jakoto:

a) Porto:

I. za listy bez różnicy wagi do 10 mil geogr.

I. strefa . . . . 24 h

na dalszą odległość . . . . . . 48 „

b) Należytość asekuracyjna (bez różnicy oddalenia) do kwoty 100 koron włącznie 6 h., a dalej za każde 300 kor. lub część tychże po 6 h., najmniej jednak 12 h. od jednej przesyłki (listu lub pakietu).

Przepisy telegraficzne.

Telegramy lokalne.

Za każde słowo aż do 15 liter, albo 5 liczb 2 h, najmniej jednak 40 h.

Telegramy zamiejscowe.

W Austro-Węgrzech, Bośni, Hercegowinie, w Niemczech i w Księstwie Lichtenstein za każde słowo aż do 15 liter, albo 5 liczb 6 h., najmniej jednak 60 h.

Za posłańca dopłaca się 80 h.

Telegramy zagraniczne.

Taksa za każdy telegram 60 h., oprócz należytości od słowa, które są rozmaite.

Skala stemplowa

dla monarchii Austryo-Węgierskiej.

Skala I. Weksle i asygnaty kupieckie			Skala II. Kwity i dokumenty w sprawach prawn.			Skala III. Ugody pożyczkowe kontrakty służbowe i kwity za wygrane loteryjne.		
nad	do K.	K. h.	nad	do K	K. h.	nad	do K	K. h.
	150	—·10		40	—·14		20	·14
150	300	—·20	40	80	·26	20	40	—·26
300	600	—·40	80	120	—·38	40	60	—·38
600	900	—·60	120	200	—·64	60	100	—·64
900	1.200	—·80	200	400	1·26	100	200	1·26
1.200	1.500	1·00	400	600	1·88	200	300	1·88
1.500	1.800	1·20	600	800	2·50	300	400	2·50
1.800	2.100	1·40	800	1.600	5·—	400	800	5·—
2.100	2.400	1·60	1.600	2.400	7·50	800	1.200	7·50
2.400	2.700	1·80	2.400	3.200	10·—	1.200	1.600	10·—
2.700	3.000	2·—	3.200	4.000	12·50	1.600	2.000	12·50
3.000	6.000	4·—	4.000	4·800	15·—	2.000	2.400	15·-
6.000	9.000	6·—	4.800	6.400	20·—	2.400	3.200	20·—
9.000	12.000	8·—	6.400	8.000	25·—	3.200	4.000	25·—
12.000	15.000	10·—	8.000	9.600	30·—	4.000	4.800	30·—
15.000	18.000	12·—	9.600	11.200	35·—	4.800	5.600	35·—
18·000	21.000	14·—	11.200	12.800	40·—	5.600	6.400	40·—
21·000	24.000	16·—	12.800	14.400	45·—	6.400	7.200	45·—
i t. d., za każde następne 3.000 K o 2 K więcej, licząc kwoty nieprzenoszące 3.000 za pełne			Nad 16.000 K każde 800 K o 2 K 50 h więcej, licząc kwoty niżej 800 K za pełne.			Nad 8.000 K każde dalsze 400 K o 2 K 50 h więcej, licząc kwoty niżej 400 K za pełne.		

Tablica losów z datą ich ciągnień.

Data ciągnienia miesiąc	Data ciągnienia dzień	NAZWA LOSÓW
Styczeń	2	4% z r. 1854 (Ciągnienie seryj)
	2	Kredytowe
	2	4% tryesteńskie po 100 K
	2	5% regulalacyi Dunaju
	2	Miasta Krakowa.
	2	Miasta Lublany
	2	Czerwonego Krzyża (austryackie)
	3	Sasko-Meiningen (Ciągnienie seryj)
	3	Insbrukskie
	5	Salcburskie
	5	3% austr. tow. kred. ziem. II. em.
	15	5% rosyjskie z r. 1864
	15	2% serbskie 100-frankowe
	15	Serbskie tytoniowe 10-frankowe
	16	Salma
Luty	1	5% z r. 1860 (Ciągnienie seryj)
	1	St. Genois
	1	Brunświckie (Ciągnienie seryj)
	1	Czerwonego Krzyża (włoskie)
	1	Sasko-Meiningen (Ciągnienie num.)
	1	3% tureckie
	15	3% austr. tow. kred. ziem. I. em.
Marzec	1	Czerwonego Krzyża, (węgierskie)
	1	Węgier. budowy domu (Bazylika)
	1	Miasta Wiednia
	14	5% rosyjskie z r. 1666
	31	Brunświckie (Ciągnienie numerów)
Kwiecień	1	4% regulacyi Cisy
	1	4% z r. 1854 (Ciągnienie numerów)
	1	Rudolfa
	1	3% tureckie
	14	2% serbskie

Data ciągnienia miesiąc	dzień	NAZWA LOSÓW
Maj	1	5% z r. 1860 (Ciągnienie numerów)
	1	Brunświckie (Ciągnienie seryj)
	1	Czerwonego Krzyża (włoskie)
	5	3% austr. tow. kred. ziem. II. em.
	14	Serbskie tytoniowe 10-frankowe
	15	Jó-sziv
	15	4% węg. banku hipotecznego
	15	3% austr. tow. kred. ziem. I. em.
	15	Węgierskie premiowe
Czerwiec	1	Z roku 1864
	1	3% tureckie
	15	Miasta Budy
	30	Brunświckie (Ciągnienie numerów)
Lipiec	1	4% z r. 1854 (Ciągnienie seryj)
	1	Miasta Wiednia
	1	Kredytowe
	1	Czerwonego Krzyża (austryackiego)
	1	Sasko-Meiningen (Ciągnienie seryj)
	14	5% rosyjskie z. r. 1864
	14	2% serbskie (100-frankowe)
	15	Salma
	30	Claryego
Sierpień	1	Czerwonego Krzyża (włoskie)
	1	5% państw. z r. 1860 (Ciągnienie seryj)
	1	Brunświckie (Ciągnienie seryj)
	1	3% tureckie
	1	Sasko-Meiningen (Ciągnienie num.)
	16	3% austr. tow. kred. ziem. I. em.

Data ciągnienia: miesiąc	Data ciągnienia: dzień	NAZWA LOSÓW
Wrzesień	1	Czerwonego Krzyża (węgierskie)
	1	Węg. budowy domu (Bazylika)
	5	3% austr. tow. kred. ziem. II. em.
	14	5% rosyjskie z r. 1866
	14	Serbskie tytoniowe 10-frankowe
	15	Palfiego
	30	Brunświckie (Ciągnienie numerów)
Październik	1	Państw. z r. 1854 (Ciągn. numerów)
	1	4% regulacyi Cisy
	1	Rudolfa
	1	3% tureckie
	14	2% serbskie 100-frankowe
Listopad	2	5% państw. z r. 1860 (Ciągn. num.)
	2	Miasta Wiednia
	2	Czerwonego Krzyża (włoskie)
	2	Brunświckie (Ciągnienie seryj)
	15	Węgierskie premiowe
	15	4% węg. banku hipotecznego
	15	Jó-sziv
	16	3% austr. tow. kred. ziem. I. em.
Grudzień	1	Państwowe z r. 1864
	1	3% tureckie
	31	Brunświckie (Ciągnienie numerów)